Anno I - N. 1. — 4 Gennaio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali. Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

Roma, gennaio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

DECRETO MINISTERIALE 8 *settembre* 1907, *col quale vengono approvate alcune modificazoni sui prezzi della tariffa eccezionale pei trasporti di vino comune* (1).

I MINISTRI SEGRETARI DI STATO
PEI LAVORI PUBBBLICI,
PER L'AGRICOLTURA INDUSTRIA E COMMERCIO E PEL TESORO

Visto l'art. 15 della legge 22 aprile 1905, n. 137;
Udito il Consiglio dei Ministri;

DECRETANO:

Il decreto 14 settembre 1906, che stabilisce in via temporanea una riduzione sui prezzi della tariffa eccezionale n. 1055 P. V., pei trasporti di vino comune, è abrogato e sostituito dal seguente:

La tariffa eccezionale n. 1055 P. V., e la corrispondente tariffa eccezionale n. 11 P. V., serie *C* (prezzi per 10 tonnellate), pei trasporti di vino comune, di produzione e provenienza esclusivamente italiane, effettuati a vagone completo, in botti, barili od in vagoni serbatoi, diretti in Svizzera, per oltre Iselle, Pino e Chiasso, sono ridotte in via temporanea e fino a nuovo avviso, di lire cinque per ogni tonnellata percorrente 1500 km. ed oltre, ed in proporzione per le distanze minori.

Dagli allegati che formano parte integrante del presente decreto (2) risultano le basi ridotte unitarie per vagone e chi-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, n. 269, del 14 novembre 1907.

(2) Gli allegati sono contenuti nel 17° supplemento alle tariffe italo-svizzere.

lometro e per ciascuna zona di percorrenza della detta tariffa eccezionale n. 1055 P. V. (serie *C*) applicabili ai trasporti eseguiti in servizio diretto italo-svizzero.

Tale riduzione avrà effetto dal 16 settembre 1907.

Roma, addì 8 settembre 1907.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri
G. GIOLITTI.

Il Ministro dei lavori pubblici
E. GIANTURCO.

Il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio
F. COCCO-ORTU.

Il Ministro del Tesoro
P. CARCANO.

Decreto ministeriale 26 *novembre* 1907, *che affida alla Commissione nominata con D. M.* 13 *settembre* 1907, *l'incarico di preparare lo schema del testo unico della legge* 7 *luglio a. c., n.* 429 *e delle disposizioni delle precedenti leggi non abrogate.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 88 della legge 7 luglio 1907, n. 429, il quale dispone che con decreto reale, uditi il Consiglio di Stato e il Consiglio dei Ministri, sarà provveduto a coordinare in testo unico con la legge medesima le disposizioni delle precedenti leggi non abrogate;

Visto il decreto ministeriale 13 settembre 1907, che nominò una Commissione per la preparazione del regolamento generale per l'esecuzione della legge 7 luglio 1907, n. 429, e dei vari regolamenti speciali da essa previsti;

Ritenuta l'opportunità e la convenienza di affidare alla stessa Commissione anche l'incarico di coordinare in testo unico con la legge 7 luglio 1907, n. 429, le disposizioni delle precedenti leggi non abrogate;

DECRETA:

Alla Commissione istituita con decreto ministeriale 13 settembre 1907, per la preparazione del regolamento generale per l'esecuzione della legge 7 luglio 1907, n. 429 e dei vari regolamenti speciali da essa previsti, è affidato l'incarico di preparare lo schema del testo unico della legge suddetta e delle disposizioni delle precedenti leggi non abrogate.

Roma, addì 26 novembre 1907.

Il Ministro
Bertolini.

Ordine di Servizio N. 1.

Verifiche contabili alle gestioni.

Si porta a conoscenza del personale la nuova istruzione per le verifiche contabili alle gestioni delle stazioni e delle agenzie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 1.

ISTRUZIONE

per le verifiche contabili

ALLE GESTIONI DELLE STAZIONI E DELLE AGENZIE

INDICE

§ 1.

Disposizioni generali.

1. Le verifiche contabili alle gestioni delle stazioni e delle agenzie, per quanto è previsto dagli Ordini Generali N 29-1905 (pag. 18) e N. 14-1906 (pag. 3-4) sono ordinate, tanto dal Servizio Centrale IX e dalle Divisioni dipendenti (1), quanto dalle Direzioni Compartimentali (2).

Dette verifiche, tanto generali che parziali, possono quindi compiersi:

a) da soli funzionari dei Controlli;

b) da soli funzionari delle Direzioni Compartimentali;

c) collegialmente, da funzionari dei Controlli, coadiuvati da funzionari delle Direzioni Compartimentali.

2. La dirigenza delle verifiche che vengono eseguite collegialmente, è attribuita ai funzionari delle Divisioni Controlli Prodotti.

3. Tanto gli Ispettori del Controllo Prodotti, quanto quelli delle Direzioni Compartimentali, debbono pure eseguire di propria iniziativa, verifiche generali, o parziali e cioè ad una sola gestione, quando si trovino in viaggio ed abbiano sospetto di qualche irregolarità od abuso.

4. Per ogni verifica, generale o parziale, dai funzionari che vi avranno proceduto deve compilarsi apposito verbale corredato da tutti quei documenti utili a porre in essere le risultanze dei compiuti accertamenti. Questi verbali debbono essere vistati dagli agenti che hanno la responsabilità delle

---

(1) Per le stazioni ed agenzie continentali l'incarico è, provvisoriamente, accentrato nella Divisione Controllo Prodotti di Firenze, per la Sicilia nella Divisione Controllo Prodotti di Messina.

(2) Ufficio 3°. Per le linee ex Meridionali, Servizio Movimento e Traffico Ancona.

gestioni verificate ed in cui contradittorio si opera, nonchè dal Capo stazione.

Qualora non fosse possibile avere queste firme, dovrà esserne indicata la ragione.

I verbali *originali* di tutte le verifiche, (tanto collegiali cioè, quanto se eseguite isolatamente da funzionari del Controllo o delle Direzioni Compartimentali) coi relativi allegati, entro 8 giorni dalla loro data, dovranno essere rimessi alla Divisione Controllo Prodotti (di Firenze per le stazioni continentali, di Messina per la Sicilia), per gli accertamenti e le ulteriori operazioni di loro competenza.

Il Controllo Prodotti pel tramite del Servizio IX, quando ne sia il caso, con apposita dettagliata relazione ne comunica le risultanze alle Direzioni Compartimentali interessate, pei conseguenti provvedimenti.

5. La classificazione delle stazioni a seconda della loro importanza, per stabilire le quantità delle verifiche da eseguirsi normalmente per ciascuna, nonchè la ripartizione del conseguente lavoro fra le Direzioni Compartimentali ed i Controlli dei prodotti, per assicurarne nel miglior modo il compimento, formerà oggetto di cauti accordi speciali, fra le Direzioni Compartimentali interessate ed il Servizio IX. Questi accordi dovranno essere noti ai soli funzionari che presso il Servizio Centrale IX, le Direzioni Compartimentali, e le Divisioni Controllo Prodotti, avranno la superiore dirigenza del servizio delle verifiche.

Tale servizio dovrà essere regolato in modo da evitare che le verifiche vengano eseguite con sistematica periodicità.

6. Le Direzioni Compartimentali, quando lo credano opportuno per la efficacia delle verifiche da compiersi per loro iniziativa, richiederanno ai Controlli, secondo la indicata competenza, le situazioni contabili delle gestioni da verificarsi, nonchè gli altri elementi o documenti che, caso per caso, fossero riconosciuti utili a meglio assicurare l'esito delle verifiche stesse.

Tali situazioni, elementi o documenti, potranno anche essere richiesti direttamente dagli Ispettori del Movimento e

Traffico, nei casi in cui procedano di propria iniziativa, a verifiche generali o parziali di sorpresa, come è previsto al precedente punto 3°; o quando già trovansi impegnati nelle verifiche normali.

§ II.

Operazioni preliminari nell'esecuzione delle verifiche.

1. Le verifiche alle gestioni, di regola, sono da eseguirsi in contraddittorio degli agenti responsabili, o di quelli che li sostituiscono al momento in cui vengono iniziate.

2. Si deve innanzi tutto accertare la situazione della cassa, contando il denaro e prendendo nota delle carte di valore; di quei documenti cioè, destinati ad essere versati alla Cassa come numerario.

Previa dichiarazione scritta, tanto del Capo stazione, quanto dei titolari (o loro sostituti) delle gestioni interessate, ciascuno per la rispettiva parte, di non essere in possesso di altri valori di pertinenza dell'Amministrazione, si specificano quelli consegnati, in una distinta che li riassuma, da compilarsi in apposito modulo, per ogni gestione.

3. Queste distinte devono essere compilate e firmate dagli agenti responsabili delle diverse gestioni cui si riferiscono, e debbono comprendere tutto il danaro giacente nelle rispettive gestioni, al momento della constatazione, qualunque ne sia la provenienza o la destinazione.

In apposita sede di tali distinte, tenendo separati gli incassi estranei al traffico, deve emergere la specificazione della provenienza del danaro del quale viene reso conto; e cioè quello relativo agli incassi fatti pel traffico giornaliero; nonchè quello ricevuto dalla Cassa per pagamenti da eseguirsi per suo conto; le rimanenze di cassa dei giorni precedenti, le sovvenzioni ricevute, per qualunque titolo, dalla Cassa o dalle altre stazioni o gestioni; gli incassi per vendita di merci, per depositi effettuati da terzi, ecc.

A tergo delle distinte stesse deve specificarsi la natura e

l'importo delle singole carte di valore comprese nella somma del numerario.

4. L'Ispettore dovrà inoltre assicurarsi che il numerario esistente presso le gestioni, tenendo conto delle rimanenze di cassa precedenti, corrisponda alle risultanze delle operazioni compiutesi nella giornata, e che le giacenze di danaro siano quindi giustificate.

Per accertarsi che, oltre al danaro rinvenuto presso le gestioni, non ne esista altro che possa poi denunziarsi come non presentato all'atto della fatta enumerazione, l'Ispettore esaminerà il libro degli arrivi in servizio a G. V., per stabilire se siano pervenuti gruppi di sovvenzioni od altro, per chiederne conto al Capo stazione.

5. Si accerterà eziandio se le sovvenzioni fatte alla gestione in corso di verificazione risultino assunte in carico a tempo opportuno.

6. Dopo ciò l'Ispettore, fatte completare le registrazioni eventualmente incomplete, — facendo cioè scritturare anche i trasporti della giornata e sino al momento dell' inizio della verifica, — apporrà la firma subito dopo l'ultima partita inscritta o sulla matrice dell'ultima bolletta staccata, in tutti i registri e bollettari che servono per le operazioni delle diverse gestioni; chiudendone così le scritturazioni.

7. Firmati così i registri e bollettari che contengono operazioni di *debito* o di *credito* per le gestioni, numerato il danaro, presa nota dei titoli di credito esistenti presso il Capo stazione, od i gestori, come ordini di pagamento, ruoli paghe, ecc., distinguendo quelli soddisfatti coi prodotti del traffico o con sovvenzioni debitamente prese in carico, piuttosto che con denari ricevuti dalla Cassa con l'incarico di pagare per suo conto, l'Ispettore procederà alla verifica delle singole gestioni, cominciando da quella che crederà conveniente, secondo le speciali circostanze del momento per non intralciare il servizio del pubblico, o per meglio accertarsi della esistenza, o meno, di eventuali abusi.

§ III.

Verifica alla gestione viaggiatori.

1. Per la verifica alla gestione viaggiatori, si redige il conto dei biglietti venduti dopo l'ultima contabilità mensile inviata al Controllo Prodotti.

Per questa operazione l'Ispettore, tenendo per base i numeri dei biglietti che figuravano come primi a vendersi alla chiusura della contabilità stessa ed i primi numeri dei biglietti che trova in casellario, ne raccoglie gli estremi su apposito modulo predisposto in modo da corrispondere ai dati emergenti dal registro di distribuzione della gestione.

Con questi elementi l'Ispettore, eseguiti i computi occorrenti, determina l'ammontare complessivo del debito, per biglietti distribuiti dal principio del mese sino al giorno ed al treno in cui viene eseguita la verifica.

2. Nelle stazioni di maggiore importanza, l'Ispettore, per rendersi conto delle eventuali differenze, deve far chiudere, provvisoriamente a lapis, dall'agente addetto alla biglietteria, il conto, sul registro di distribuzione, dell'ultimo periodo contabile; verificando se l'ammontare medesimo corrisponde alle somme versate durante lo stesso periodo, cui dovrà aggiungersi il danaro trovato in cassa. Qualora vi sia discordanza esamina partitamente le registrazioni fatte negli scartafacci.

L'ammontare del debito conteggiato dall'Ispettore con le sue operazioni, deve corrispondere a quello risultante dalla chiusura provvisoria del registro di distribuzione. Riscontrandosi differenze, queste devono essere determinate mediante il riscontro, in contraddittorio, fra le operazioni dell'Ispettore e quelle risultanti dal registro di distribuzione eseguite dagli agenti della stazione; e, quando occorra, anche da quelle emergenti dagli scartafacci.

3. Nelle stazioni ove i Controllori viaggianti effettuano i versamenti ed in quelle incaricate del ricevimento degli introiti delle Case cantoniere, e delle esazioni fatte dal personale di

scorta ai treni (Capi conduttori), devesi altresì, nella costituzione del debito, tener conto dei relativi versamenti fatti alla gestione.

4. Stabilito il debito complessivo e contabilizzati i rilievi eventualmente non ancora assunti, l'Ispettore chiude il conto corrente giornaliero, computando tutte le partite di debito, di credito, e di rimanenza; facendo figurare nel debito anche le eventuali eccedenze di cassa, e, nelle rimanenze, anche le eventuali deficienze.

Dall'esame delle cifre portate a debito e a credito, nel conto corrente e nei singoli periodi contabili, in corrispondenza con quelle risultanti dai registri di distribuzione e dagli scartafacci, come pure dal fascicolo delle richieste di abbonamenti ordinari o per studenti, l'Ispettore rileverà l'esattezza, o meno, dei versamenti eseguiti dalla gestione al Capo stazione.

Le risultanze del conto corrente della gestione viaggiatori vengono poi riportate nel conto riassuntivo che fa parte integrale del verbale di verifica dell'Ispettore.

5. Per la verifica della gestione dei biglietti combinabili, nelle stazioni abilitate alla preparazione dei medesimi, l'Ispettore si servirà degli stampati speciali per la contabilità di tali biglietti.

L'importo di questi biglietti verrà esposto, separatamente nella apposita sede del conto riassuntivo predetto.

6. I biglietti timbrati, alterati, o, per una causa qualunque, resi inservibili, saranno ritirati dall'Ispettore ed uniti al verbale.

Quando trattisi di biglietti divenuti irriconoscibili o sbiaditi, come spesso si verifica nei primi numeri che restano esposti per lungo tempo in casellario, l'Ispettore ne disporrà l'annullamento. Qualora invece, la timbratura, i fori, o qualche alterazione, diano fondato motivo a far supporre che siasi commessa o tentata una frode, l'Ispettore, riassumendone gli estremi in apposita distinta da firmarsi, in contradittorio, dall'agente cui è affidata la gestione, ne costituirà una partita di debito della gestione stessa, che dovrà essere senz'altro pareggiata dal responsabile; facendone menzione nel verbale per gli ulteriori provvedimenti che fossero del caso.

7. L'Ispettore dovrà informarsi e riconoscere se per le destinazioni per le quali si fa uso di biglietti facoltativi, vi sia tale vendita da poter proporre l'invio della fornitura di quelli a destinazione fissa; come pure proporrà il ritiro dei biglietti di quest'ultima specie, ad eccezione di quelli andata e ritorno, dei quali la vendita in un anno fosse stata inferiore a dieci biglietti per classe. Tali proposte potranno essere fatte anche solo per qualche classe e dovranno limitarsi alle corrispondenze in servizio interno della rete dello Stato.

8. La contazione completa dei biglietti esistenti nei casellari e nelle scorte delle stazioni e la compilazione del relativo inventario, devono essere fatte nei seguenti casi:

a) allorchè avviene il cambio del titolare della gestione;

b) quando si verifica il cambio del Capo stazione;

c) se insorgono dubbi o si riscontrano delle irregolarità nell'andamento della gestione.

Nel primo caso l'Ispettore potrà affidare la contazione dei biglietti e la compilazione dell'inventario all'impiegato che assume la responsabilità della gestione, assicurandosi peraltro che tali operazioni vengano regolarmente eseguite e non senza effettuare verifiche saltuarie ai biglietti già contati.

Nel secondo caso l'Ispettore potrà pure affidare la contazione dei biglietti e la compilazione dell'inventario al Capo stazione subentrante, che potrà anche valersi, per l'effettuazione di dette operazioni, dell'opera di un impiegato di sua fiducia, estraneo alla gestione, sempre però coll'approvazione dell'Ispettore incaricato della consegna. Resta inteso che al prefato funzionario incombe sempre l'obbligo di sorvegliare a che le accennate operazioni vengano fatte regolarmente e di procedere pure alle verifiche saltuarie dei biglietti, come è stabilito nel precedente capoverso.

Nel terzo caso infine l'Ispettore effettuerà le opportune verifiche, facendosi, ove occorra, coadiuvare da uno o più impiegati di sua fiducia.

L'inventario di cui sopra è parola, per il primo ed il

secondo caso, dovrà essere compilato in due esemplari, di cui uno da allegarsi al verbale di verifica e l'altro da lasciarsi in atti presso il Capo stazione. Pel terzo caso basterà un solo esemplare che dovrà unirsi al detto verbale.

9. Tutti gli inventari dovranno essere firmati dal Capo stazione o dal Capo gestione e dall'Ispettore, avvertendo che quando trattasi di consegna, la firma dovrà esservi apposta tanto dal Capo stazione o Capo gestione cedente, quanto dal subentrante.

Per la compilazione di questi inventari si farà uso di apposito modello, il quale è disposto in modo da poter servire, sia per le verifiche ordinarie, sia per quelle di consegna.

L'Ispettore dovrà accertarsi se i biglietti di qualunque specie, i quali non trovano posto nel casellario, vengono custoditi negli appositi armadi e se la chiave è tenuta dal Capo stazione o dal Capo gestione, dall'Agente cioè che ha la diretta responsabilità della biglietteria.

10. In conseguenza di quanto precede, non è però da intendersi che, nelle verifiche normali, l'Ispettore debba completamente disinteressarsi dell'accertamento dei biglietti esistenti nei casellari e nelle scorte; i quali dovranno, almeno saltuariamente — per saggi — essere riscontrati, anche per constatarne la regolarità della progressione numerica.

§ IV.

Verifica alla gestione bagagli.

1. L'Ispettore dovrà accertare se le somme a cui ammontano le spedizioni di bagagli, cani e giornali, eseguite dalla chiusura della contabilità mensile precedente sino al momento della verifica, come pure quelle riscosse per bagagli in deposito o non ritirati all'arrivo dei treni, furono regolarmente assunte a debito.

A tal uopo esaminerà le matrici dei corrispondenti bollettari, in confronto alle registrazioni emergenti dal conto corrente giornaliero della gestione.

2. Quando ne sia il caso, l'accertamento devesi estendere ai trasporti tassati in arrivo per le spedizioni di bagaglio provenienti dalle Case cantoniere, nonchè a quelli di cani da caccia, con biglietti rilasciati dalla biglietteria.

3. In fine del riassunto generale del modulo adoperato pel conto dei biglietti venduti, prenderà nota dei numeri delle bollette che figurano prime a staccarsi alla chiusura della contabilità precedente, per ciascuno dei bollettari in corso d'uso.

4. Inoltre l'Ispettore verificherà se i bagagli in deposito e quelli non ritirati esistono realmente in magazzino; in quali condizioni si trovano, e se per tutti i bagagli in arrivo, non ritirati entro le 24 ore, furono staccate le bollette di deposito.

5. Dopo ciò l'Ispettore, contabilizzati i rilievi a debito ed a credito eventualmente non ancora assunti, chiuderà il conto corrente della gestione, nel modo analogo a quello indicato per la gestione viaggiatori, e ne riporterà le cifre di debito, di credito e di rimanenza, nel conto riassuntivo che fa parte del verbale di verifica.

§ V.

Verifica alle gestioni merci.

1. Con la scorta dei bollettini di consegna, l'Ispettore riscontrerà le merci in Magazzino e, quando occorra, quelle in Dogana, e si accerterà se gli indirizzi e le marche dei colli corrispondono a quelli esposti sui bollettini; osserverà inoltre in quali condizioni si trovano i colli stessi e prenderà nota, per poi riferirne, di quelli che fossero giacenti da qualche tempo e che per la loro natura e condizione, richiedessero speciali provvedimenti. Per le spedizioni gravate di assegno, si assicurerà della esistenza della relativa scheda. I colli che sembrassero manomessi, male condizionati oppure di un peso diverso dal dichiarato, saranno sottoposti a nuova pesatura.

2. L'Ispettore procederà quindi alla revisione dei registri e documenti contabili, avendo cura di accertarsi specialmente se i titoli di credito sono regolari e quietanzati; se le note di spedizione e lettere di porto furono portate in conto sotto

la data del loro arrivo; se le spese anticipate portate a credito nella contabilità in corso, furono regolarmente corrisposte; se esistono errori di addizioni o di riporto nelle giornate precedenti; se le tasse di magazzinaggio vennero regolarmente applicate, ed infine se le somme gravate sulle merci giacenti in magazzino all'atto della verifica ed inscritte sull'*inventario delle merci in magazzino* compilato espressamente in base ai bollettini di consegna, corrispondono con quelle portate a debito sui registri degli arrivi.

3. L'Ispettore si accerterà inoltre se gli scontrini di riconoscimento o mandati di rimborso degli assegni sono regolari e debitamente quietanzati, se è stata apposta la prescritta marca da bollo su quelli di somme pari o superiori alle L. 10, e se corrispondono nel numero d'ordine, di serie, e nell' importo alla relativa scheda. Si assicurerà infine se sulle corrispondenti matrici, è stato compiuto lo scarico degli assegni pagati.

Dopo ciò, su apposito modulo, stabilirà il credito (assegni pagati ai mittenti) ed il debito (provvigioni) della gestione, per questo titolo e pel periodo soggetto ad ispezione, riportandone le risultanze nel conto riassuntivo del verbale di verifica.

L'Ispettore dovrà anche assicurarsi se gli avvisi d'incasso degli assegni riscossi, vengono spediti a tempo debito alle stazioni mittenti, e se sono regolarmente scritturati sul libro di consegna, ovvero sul registro delle spedizioni in servizio, quando ne è il caso. Per gli assegni in sospeso, se trascorso un congruo termine di tempo senza che sia giunta nota di giacenza, nè avviso d'incasso, accerterà se e quali pratiche siano state fatte, per l'occorrente regolamento.

4. In modo analogo, l'Ispettore procederà per quanto riguarda i trasporti in conto corrente, qualunque sia la disposizione in base alla quale viene ammessa tale operazione contabile. Quindi la stazione compilerà l'elenco dei titoli relativi, a seconda della specie dei trasporti fruenti della concessione, comprendendovi le singole partite fino al momento della verifica.

L'Ispettore accerterà l'esattezza dei relativi importi colle ricevute in partenza o bollettini di consegna redatti colle formalità prescritte, il cui totale deve corrispondere col credito riportato nel conto riassuntivo del verbale di verifica.

5. L'Ispettore dovrà pure accertarsi se risultano note d'affrancazione, che, pel tempo trascorso, dovrebbero essere già liquidate, e se furono esperite le pratiche necessarie per sollecitarne la restituzione. Accerterà infine, se, giunte le riprese, venne subito provveduto per la liquidazione delle partite con le ditte speditrici.

6. L'Ispettore, in base all'avvenuto completamento delle registrazioni di tutti i libri di uscita, di spedizione e di arrivo, conforme è detto al punto 6 del § II — previa totalizzazione delle partite inscrittevi —, accerterà l'esattezza dei totali delle somme a debito od a credito della gestione; riportandone le risultanze nell'apposita sede del conto riassuntivo del verbale di verifica.

Sui registri così totalizzati all'atto della verifica, le gestioni interessate dovranno poi far seguire le registrazioni delle operazioni successive alla verifica stessa, sino al compimento del periodo contabile normale.

7. Ove esista Agenzia, dovrà pure accertarsi se il debito per merci consegnatele concorda con le risultanze del conto corrente dell'Agenzia stessa e con le matrici delle distinte delle merci da consegnarsi a domicilio, che debbono essere sempre redatte dagli agenti delle stazioni e non da quelli dell'Impresario, e se questi, o chi lo deve rappresentare, abbia rilasciata ricevuta regolare delle merci e dei gruppi avuti in consegna. L'elenco delle merci giacenti presso l'Agenzia può essere compilato dall'Impresario o da chi lo rappresenta, a seconda delle norme stabilite e colla prescritta dichiarazione di responsabilità.

8. Dopo aver accertata l'esattezza di tutti gli addebitamenti, l'Ispettore si accerterà pure dell'esattezza dei versamenti giornalieri fatti al Capo stazione, tenendo conto degli incassi fatti giorno per giorno e dei relativi pagamenti.

9. In ultimo, contabilizzati i rilievi a debito ed a credito,

che eventualmente non fossero stati assunti, chiuderà il conto corrente della gestione; analogamente a quanto si è detto per le gestioni viaggiatori e bagagli.

Per quanto riguarda la chiusura del conto corrente della gestione e l'accertamento delle cifre di debito, di credito e di rimanenza, l'Ispettore dovrà distinguere il caso in cui la verifica si effettua nella prima quindicina del mese, dall'altro in cui si effettua nella seconda quindicina, per tenere, quando occorra, separatamente i risultati della prima quindicina, da quelli del periodo contabile dal 16 del mese al giorno della verifica, per riportarli sul conto riassuntivo del verbale.

§ VI.

Verifica alla gestione telegrafo.

1. Con la scorta dei telegrammi originali, accettati nel mese in corso, e del bollettario delle ricevute, l'Ispettore si accerterà se le somme riscosse pei telegrammi privati furono regolarmente prese a debito sul conto corrente della gestione e se i versamenti fatti corrispondono agli incassi, tenuto conto, in base alle ricevute, delle spese fatte pel recapito.

2. L'Ispettore riscontrerà ancora se la eventuale emissione di *risposte pagate* e di *vaglia telegrafici* sia giustificata dai telegrammi ricevuti.

3. Infine, provveduto alla contabilizzazione dei rilievi eventualmente non assunti, chiuderà il Conto-corrente, come per le altre gestioni, riportandone le risultanze del debito, del credito e della rimanenza, nella apposita sede del conto riassuntivo del verbale di verifica.

§ VII.

Verifica alla gestione del Capo stazione.

1. L'Ispettore deve accertare la regolarità di tutte le partite che formano il debito, il credito e la rimanenza del Capo stazione.

Per accertare il debito, l' Ispettore deve osservare:

a) se i versamenti fatti dalle gestioni, come risultano dai rispettivi conti correnti giornalieri, sono riportati a debito nel conto corrente del Capo stazione;

b) se sono regolarmente addebitate le sovvenzioni ricevute, sia dalla Cassa compartimentale per pagamento assegni o per altri motivi, sia da altre stazioni o gestioni;

c) se gli importi delle caparre riscosse, come dai relativi bollettini, sono addebitati;

d) se le cifre risultanti dalla situazione contabile eventualmente ricevuta dal Controllo, concordano con le rimanenze del conto corrente del Capo stazione, chiuso alla data della situazione stessa; e se le rimanenze predette sono riportate, senza alcuna variazione, come saldo debitore a nuovo nella contabilità successiva; e così le rimanenze di ciascuna contabilità successiva, come saldo debitore, in quella seguente, sino a quella in corso.

2. Per l'accertamento del credito, l' Ispettore esaminerà:

a) se i versamenti fatti alla Cassa Compartimentale e portati a credito in conto corrente, corrispondono alle matrici delle distinte mod. *B*-97; esclusa, beninteso, quella parte dei versamenti che si riferisce a prodotti estranei al traffico;

b) se le somme portate a credito come restituzione di caparre vagoni, pagamenti diversi, ecc., sono giustificate dai relativi documenti;

c) se le somme accreditate come sovvenzioni fatte, trovano riscontro in spedizioni di corrispondenti valori ad altre stazioni, o in addebiti in altre gestioni, e se sono giustificate con corrispondenti ricevute.

3. Per quanto riguarda la rimanenza, la quale, in complesso, aggiunta al credito, deve eguagliare il debito, l'Ispettore deve esaminare le diverse partite, e cioè:

a) si accerterà della esistenza dei rilievi e dell'attendibilità delle altre partite costituenti i titoli da liquidare; esaminando, all'occorrenza, i carteggi e le altre pratiche che vi si riferiscono; assicurandosi eziandio se tutti i rilievi emessi dal

Controllo (in base alla situazione eventualmente richiesta) furono contabilizzati;

b) accerterà l'esistenza degli stampati, in deposito per la vendita al pubblico;

c) terrà conto, come dalla distinta precedentemente fatta, del numerario esistente in cassa;

d) per quanto riguarda il numerario esistente, l'Ispettore dovrà accertare se si riferisce agli incassi del periodo contabile precedente alla data stabilita per l'ultimo versamento alla Cassa; e, nel caso che, in tutto o in parte, non si riferisse, accerterà le cause del mancatone versamento a suo tempo e se vi sono giustificati motivi per trattenerlo ulteriormente.

4. Si ritiene giustificata la trattenuta del numerario in cassa nei seguenti casi:

a) per pagamento di assegni, quando la media degli incassi giornalieri della gestione sia insufficiente al bisogno; nel qual caso la necessità della trattenuta stessa è dimostrata dagli avvisi d'incasso restituiti dalle stazioni destinatarie;

b) per pagamento di spese anticipate, quando trattasi di ditte che hanno l'autorizzazione di gravarle, sulle loro spedizioni, in misura superiore a quella prevista dall'articolo 121 delle tariffe, quando le spedizioni stesse vengono notoriamente presentate ogni giorno;

c) per soddisfare le competenze del personale di stazione e dei pensionati, pel pagamento di mandati di rimborso, forniture, ecc. per conto dei Servizi.

5. Esaminate così le partite di debito, di credito e di rimanenza, l' Ispettore procede alla chiusura del conto del Capo stazione, riportandone le risultanze nel conto riassuntivo del verbale di verifica.

§. VIII.

Verifiche parziali.

1. Le disposizioni e norme che precedono valgono anche pei casi di verifiche parziali, quando, cioè, per speciali esigenze, vengono limitate ad una sola o più gestioni.

2. In tali casi il conto riassuntivo del verbale di verifica, limitato alle sole gestioni verificate, vien firmato dal Capo stazione e dagli agenti responsabili delle gestioni stesse.

§. IX.

Deficienze di Cassa e verbale di accertamento.

1. Quando, nella verifica dei conti di una gestione, si scoprono abusi di fiducia o deficienze dolose, l'Ispettore, oltre al farne una esatta e particolareggiata relazione, conforme è anche detto nell'ultimo comma del seguente § X, dovrà redigere apposito verbale di accertamento in contraddittorio dell'agente responsabile od, in sua mancanza, alla presenza del Capo stazione o di un impiegato superiore in grado allo agente interessato, attenendosi, per quanto i fatti lo consentano, al modello annesso alla presente Istruzione.

2. L'Ispettore richiederà all'agente colpevole, se fosse presente alla constatazione, l'accettazione pura e semplice di detto processo verbale, dopo avergliene data lettura, possibilmente alla presenza di testimoni, o la sottoscrizione - per la verità - dalla persona che assiste alla verifica in luogo dell'agente responsabile.

Tale verbale deve contenere la semplice esposizione dei fatti, evitando qualunque frase e dichiarazione che possa essere considerata come accettazione o riconoscimento di un debito civile da parte dell'agente colpevole od una rinunzia, da parte dell'Amministrazione, di ricorrere alla Autorità Giudiziaria.

3. Dopo compilato il verbale di accertamento di abusi, l'Ispettore dovrà procedere, verifica stante, alle opportune contestazioni nei rapporti col responsabile, mediante atto scritto, da allegarsi al verbale di verifica.

Qualora l'agente soddisfi il debito prima della fine della verifica, l'Ispettore potrà accettarlo di fatto senza pregiudizio di quelle azioni e ragioni che potessero spettare alla Amministrazione e di quei provvedimenti disciplinari che fossero del caso.

4. Ogni qualvolta il *deficit* sia imputabile al Capo stazione, converrà astenersi dal chiedere l'intervento di agenti subalterni come testimoni alla lettura del verbale di accertamento, e l'Ispettore si regolerà, a seconda delle circostanze e dei luoghi, per l'intervento della persona che dovesse eventualmente sostituire il Capo stazione nella constatazione. L'intervento degli Impiegati inferiori potrà tuttavia essere richiesto, quando si tratti di casi gravissimi, pei quali siavi urgenza assoluta di procedere alla constatazione.

5. Se il complesso delle circostanze del fatto fa credere che il colpevole, rimanendo al suo posto, possa rinnovare le malversazioni, l'Ispettore dovrà senz'altro sospenderlo dal servizio della gestione, siasi o no colmato il *deficit*, ed affidare la gestione stessa ad altro agente od al Capo stazione. Se poi il colpevole fosse lo stesso Capo stazione e si riconoscesse la necessità di togliergli il maneggio del denaro, la direzione del servizio contabile verrà assunta dall' Ispettore, il quale, nel primo e nel secondo caso, informerà di tutto telegraficamente la Direzione Compartimentale da cui la stazione dipende, il Capo Controllo Prodotti, e, quando ne fosse il caso, l'Ispettore di riparto, per gli opportuni provvedimenti.

6. In seguito all'accertamento di un *deficit*, l'Ispettore dovrà sempre indicare, nella relazione della verifica, se il responsabile effettuò subito il corrispondente versamento a fine di reintegrarne la Cassa.

7. Per quanto poi riguarda la denuncia all'Autorità Giudiziaria, delle appropriazioni indebite accertate, dovrà provvedervi senz'altro e direttamente, il funzionario che avrà constatata la esistenza del fatto doloso, salvo inviare, contemporaneamente, copia della denuncia stessa al suo Capo immediato, per le necessarie comunicazioni in sede Superiore.

§. X.

Compilazione del verbale di verifica.

1ª Parte.

1. L'Ispettore, eseguita la verifica delle singole gestioni e riportate le cifre del debito, del credito e delle rimanenze dei conti correnti delle gestioni stesse, nella situazione riassuntiva del verbale di verifica, completerà il verbale stesso in ogni sua parte, secondo le indicazioni emergenti dall'apposito modulo.

2. L'Ispettore deve fermare la sua attenzione sulle partite costituite da *rilievi*, da titoli o somme da liquidare, rendendosi particolarmente conto, in ispecie per quanto si riferisce ai rilievi, delle cause che ne determinarono la emissione e la giacenza; deve quindi stabilire se, o meno, siavi stata negligenza da parte di qualcuno nel curarne il ricupero e l'assestamento, facendo ciò emergere nella apposita sede del verbale, per i provvedimenti del caso.

3. Per quanto riguarda i rilievi a debito per *erronee tassazioni*, quando non venissero esibiti senza una plausibile giustificazione, se ne dovrà esigere l'immediato pagamento dall' agente responsabile. Qualora il medesimo non fosse in grado di pareggiarli senz'altro, dovrà firmare una dichiarazione di debito, da unirsi al verbale, portandone intanto l'importo come *deficienza* della gestione, da *giustificare*.

4. Egualmente si procederà pei rilievi di fatto; di quelli cioè per mancato o minore addebitamento o per maggiore accreditamento; salvo, in questi casi, le ulteriori misure disciplinari che fossero del caso da parte della Superiorità.

Per questi rilievi però, che, se scoperti, costituiscono veri *deficit* di cassa, l'Ispettore deve anche assicurarsi se dipendono da errori materiali o da trascuranza, o siano invece la conseguenza di operazioni dolose, dandone la dimostrazione.

5. Se i rilievi non liquidati fanno carico ad agenti traslocati dalla stazione, ed il mancato ricupero è dipeso da negligenza del Capo stazione, l'Ispettore ne proporrà l'adde-

bitamento a quest'ultimo. In caso diverso, inviterà il Capo stazione a provocare, dalla Direzione Compartimentale (Ufficio 3°), l'autorizzazione di effettuare rivalsa sulla stazione in cui trovasi l'agente responsabile, quando non sia il caso di domandarne l'abbuono.

6. Quanto agli altri titoli da liquidare, l'Ispettore indicherà le pratiche fatte per la loro liquidazione; citando data e numeri dei carteggi tenuti ed aggiungendo tutti gli schiarimenti che fosse in grado di fornire, per sollecitare, da parte dei competenti Uffici Superiori, la definizione delle vertenze.

7. L'Ispettore si accerterà che la scorta degli stampati sia sempre sufficiente al bisogno presumibile sino all'arrivo della nuova fornitura.

Constatando, eventualmente, scarsezza e mancanza di qualche stampato, disporrà per la emissione delle occorrenti richieste straordinarie.

In caso di urgenza, provvederà affinchè altra stazione ne faccia l'invio con regolare spedizione, avvertendo che, se trattasi di stampati a pagamento, la spedizione sarà gravata di spese anticipate rappresentanti l'importo degli stampati stessi.

8. L'Ispettore porterà una speciale attenzione sopra gli stampati a pagamento esistenti in stazione, osservando se tutti sono delle edizioni ufficiali, e ritirerà quelli che non fossero stati forniti dall'Amministrazione, riferendone sul verbale per gli ulteriori provvedimenti. Farà inoltre proposta sul verbale suddetto, del ritiro degli stampati, delle tariffe od altre pubblicazioni a pagamento fuori d'uso qualora ne figurassero in rimanenza, e di quelli esuberanti.

2ª Parte.

9. L'Ispettore, nella apposita sede, completerà il verbale con una relazione sommaria sul risultato finanziario della verifica e sull'andamento contabile delle gestioni, nulla omettendo di quanto possa giovare a formarsi un esatto criterio del modo con cui procede il servizio.

Ed allo scopo poi di ottenere che, la relazione di cui trattasi, venga fatta in modo uniforme da tutti gli Ispettori, si ritiene opportuno determinare i punti principali su cui dovrà essere basata:

a) Risultato finanziario.

Si dovrà spiegare se e quali differenze, in più o in meno, furono riscontrate nel *numerario in cassa* presso il Capo stazione o le gestioni in confronto delle risultanze contabili, ed i motivi di esse.

b) Andamento contabile delle gestioni.

Si dovrà indicare l'esito delle controllerie fatte dei versamenti giornalieri al Capo stazione e di quelli fatti da questo ultimo alla Cassa, e spiegare i motivi che giustificavano o meno le eventuali trattenute di denaro fatte dalla stazione.

Quanto agli accreditamenti, si dovrà riferire sulla regolarità di essi, sia per quanto riguarda l'operazione contabile in conformità delle vigenti disposizioni, sia per il modo come sono redatti i documenti in relazione alle disposizioni stesse.

Allo stesso modo dovrà riferirsi sulle regolarità o meno degli addebitamenti, tanto per quanto concerne la loro entità, quanto pel tempo in cui vengono effettuati. Per quanto riguarda gli addebitamenti delle spedizioni in arrivo, occorrerà specialmente riferire se essi vengono effettuati nello stesso giorno dell'arrivo, se l'eventuale ritardo non ha servito a coprire qualche irregolarità od abuso e se sui documenti di trasporto vengono apposti i timbri dei conduttori del treno da cui le merci furono scaricate. Relativamente ai titoli da liquidare, l'Ispettore porterà speciale attenzione e riferirà circa i *rilievi di fatto, specialmente se hanno carattere doloso*, e in quelli di vecchia data e prossimi alla prescrizione, e non mancherà di riferire ancora sull'interessamento del Capo stazione nel provvedere alla liquidazione dei ripetuti titoli da liquidare.

Per i rilievi in contestazione occorre richiamare l'attenzione del Controllo su quelli già contestati da qualche tempo acciocchè ne venga sollecitata la decisione da parte degli Uffici interessati.

Quanto alle tasse di sosta, si dovrà esporre l'ammontare

di quelle non percette, indicando tutti gli estremi delle spedizioni relative, nonchè il nome, cognome, qualifica e numero di matricola dell'impiegato responsabile. E' del pari opportuno far menzione dei casi in cui la controlleria siasi dovuta eseguire col semplice riscontro dei registri di entrata e di uscita per la mancanza, sulle lettere d'avviso e sui libretti di consegna, dei dati richiesti dall'art. 117 delle tariffe e condizioni sui trasporti.

Per le merci in magazzino si dovrà riferire:

se dalla spunta del magazzino risultarono mancanze o eccedenze, e se tali mancanze o eccedenze furono regolarmente notificate a tempo debito agli Uffici superiori competenti;

se le tasse di cui fossero gravate corrispondono a quelle risultanti sugli inventari *allegati* al verbale di verifica ed a quelle prese a debito sui registri in arrivo. Il riscontro fra le tasse figuranti sui bollettini, e quindi sugli inventari delle merci in magazzino con quelle addebitate sui registri di arrivo potrà essere effettuato saltuariamente o limitato alle spedizioni gravate di tasse di una certa importanza, di spese anticipate o di assegno, specialmente nelle stazioni che hanno normalmente in magazzino una rimanenza merci considerevole.

Sarà bene richiamare ancora l'attenzione degli Uffici competenti sulle merci non asportate dai destinatari, quantunque svincolate, affinchè si possa seguire l'addebitamento delle tasse di sosta, e sulle merci giacenti da lungo tempo senza alcuna decisione al riguardo.

10. Rispetto alla tenuta dei registri e dei bollettari, nonchè dei titoli di credito, si dovrà riferire se sono osservate le disposizioni che vi si riferiscono, rilevandone le normali irregolarità.

Particolare attenzione occorrerà portare sui libri di uscita e riferire se le disposizioni circa lo svincolo delle merci sono esattamente osservate, se ogni svincolo abbia la quietanza a norma dell'art. 110 delle Tariffe e condizioni pei trasporti, ovvero gli estremi della lettera d'avviso, a seconda del caso; avvertendo che le ricevute rilasciate mediante timbri o si-

gilli particolari non si devono ammettere perchè prive di valore legale.

Si dovrà ancora riferire se le tariffe ed i prontuari, ordini di servizio, circolari ed istruzioni, sono tenuti al corrente e lo stato in cui si trovano, relativamente alle aggiunte e modificazioni apportate dai supplementi, dalle appendici ed altre pubblicazioni. Si dovrà pure indicare se eventualmente sieno ridotti inservibili per lungo uso, onde venga provveduto al ricambio.

11. In ultimo l'Ispettore aggiungerà alla relazione tutte le altre osservazioni su fatti rilevati, particolari di servizio, attitudine del personale, ecc., che, nell'interesse del servizio, giudicasse opportuno di portare a cognizione degli Uffici superiori.

12. Quando però, per la importanza e la natura dei particolari pei quali deve essere riferito, occorra un più esteso svolgimento dei fatti rilevati, — in ispecie quando trattisi di porre in essere constatati abusi di fiducia o deficienze *dolose,* — alle informazioni succintamente esposte nella apposita sede del verbale di verifica, l'Ispettore dovrà aggiungere, in separata relazione, tutte quelle osservazioni, considerazioni ed apprezzamenti che fossero del caso.

§ XI.

Documenti da allegarsi al verbale di verifica.

Per quanto è previsto al punto 4 del § I di questa istruzione, a porre in essere le risultanze dello accertamento di alcune partite, la cui specificazione già non emerga in apposita sede del verbale di verifica, od a completarne la documentazione, al verbale stesso dovranno unirsi i seguenti documenti, muniti del *visto* dell'Ispettore che li presenta, e cioè:

a) i moduli adoperati per raccogliere gli elementi che servirono per stabilire il debito della gestione viaggiatori, per biglietti venduti;

b) la situazione contabile, eventualmente avuta dal ntrollo Prodotti;

c) le distinte del numerario trovato in cassa nelle diverse gestioni;

d) gli inventari delle merci in magazzino alla stazione, all'Agenzia o alla Dogana;

e) l'elenco degli assegni pagati ai mittenti, con indicazione delle provvigioni riscosse;

f) l'elenco delle spese anticipate pagate ai mittenti;

g) l'elenco dei trasporti eseguiti in conto corrente di cui al punto 4 § V;

h) le dichiarazioni di debito (quando ne sia il caso) con relative distinte dettagliate dei rilievi pei quali furono emesse;

i) la distinta dei biglietti alterati ed addebitati agli agenti responsabili per supposta frode, di cui al punto 6 § III di questa Istruzione;

k) i verbali di accertamento di deficienze e gli interrogatori quando non se ne formi oggetto di speciale e separata relazione;

l) tutti gli altri documenti, infine, dei quali fosse riconosciuta la utilità a corredo del verbale, date le risultanze dal medesimo emergenti, compreso l'elenco delle merci mancanti od eccedenti.

§ XII.

Ispezione alle Agenzie di Città, a stazioni con servizio di corrispondenza, a Ditte e Alberghi.

1. Di massima, quando si effettuano verifiche alle gestioni merci, in località nelle quali esiste servizio di presa e consegna a domicilio, o di corrispondenza con altre imprese di trasporti per terra o per acqua, l'Ispettore deve pur constatare come procedano tali servizi.

2. Egli deve assicurarsi che le operazioni concernenti lo scambio delle merci ed i regolamenti dei conti fra le gestioni della stazione e l'Amministrazione esercente il servizio di *corrispondenza*, abbiano luogo sotto la osservanza delle modalità prescritte dalle rispettive convenzioni, nonchè dalle disposizioni

speciali che fossero state emanate per la esecuzione di tali servizi.

3. Per quanto riguarda i trasporti a *domicilio*, l'Ispettore dovrà recarsi all'Agenzia, possibilmente insieme al Capo stazione, affinchè questi possa rendersi esatto conto del modo con cui procede il servizio, e, occorrendo, impedire il ripetersi delle irregolarità che venissero riscontrate.

4. L'Ispettore si accerterà che all'Agenzia esistano in magazzino le merci che figurano in rimanenza nel conto corrente dell'Agenzia stessa; che i versamenti vengano eseguiti nei periodi di tempo stabiliti dal Capitolato o dalla Convenzione stipulata coll'Amministrazione ferroviaria, in ispecie per quanto concerne il *conto assegni*; che i vari registri sieno tenuti in ordine e con proprietà e, sopra tutto, che le scritturazioni della stazione sieno concordi col conto corrente predetto. Qualora la rimanenza effettiva delle merci in magazzino non corrisponda a quella risultante dalle scritture contabili e la differenza non sia giustificata da motivi attendibili, dovrà redigersi analogo verbale di accertamento da allegarsi al verbale di verifica. Si assicurerà del pari se l'incaricato dell' Impresa è stato regolarmente riconosciuto ed accreditato presso il Capo stazione ed infine riconoscerà se tutto procede in guisa da soddisfare le esigenze dell'Amministrazione e del pubblico. Qualora l'Ispettore non si recasse all'Agenzia, dovrà esporne il motivo sul verbale.

5. Potranno essere ordinate anche ispezioni alle sole Agenzie; in questo caso verrà redatto verbale sul modello appositamente predisposto, da firmarsi in segno di accettazione dall'Impresario dei trasporti a domicilio; al verbale si unirà l'elenco delle merci in magazzino colla dichiarazione prescritta.

6. Quanto alle verifiche da eseguirsi alle Ditte, Agenzie Alberghi, ecc., incaricati della vendita dei biglietti e dell'accettazione di bagagli, valgono le norme generali precedentemente indicate per le verifiche alle stazioni, eccezione fatta per quanto riguarda l'accertamento del numerario in cassa,

al quale non si dovrà procedere, non essendovi l'obbligo di una gestione separata per quanto concerne la cassa.

Si dovrà però accertare se i versamenti sono stati sempre eseguiti a norma delle relative disposizioni.

§ XIII.

Ispezione alle Agenzie Doganali.

1. In ordine alle Agenzie doganali, valgono in parte le istruzioni tracciate per le verifiche alle stazioni in quanto riguarda le gestioni Capo stazione e merci, salvo beninteso, quelle operazioni di riscontro particolari a dette Agenzie, tenute anche presenti le condizioni speciali in cui si svolge il servizio contabile di ognuna di esse.

Si ritiene quindi opportuno di indicare le principali operazioni di cui sopra è cenno.

Del *numerario* in cassa l'Ispettore eseguirà l'accertamento e verificherà che esso sia giustificato da trattenute per versamenti da fare alla R. Dogana per temporanee importazioni ed esportazioni, da restituzione, agli speditori, di tali somme o di altre afferenti ai depositi per dazi in sospeso, nonchè da altri eventuali titoli.

2. Sarà poi bene che egli si rechi dal Commissario della R. Dogana della Ferrovia per conoscere l'ultimo numero della bolletta per dazi liquidati, consegnata all'Agenzia fino all'atto della verifica, nonchè l'ultimo numero dei documenti doganali emessi fino al momento suddetto per depositi di temporanea importazione ed esportazione e per dazi in sospeso.

Con tali elementi e colla scorta delle distinte, bollette doganali, e, se del caso, del registro delle bollette stesse, si accerterà, per il periodo contabile della verifica, che tutti gl'importi liquidati colla R. Dogana e quelli concernenti *depositi* per dazi in sospeso e per temporanee importazioni ed esportazioni, sieno stati scritturati regolarmente dall'Agenzia negli « *elenchi dei diritti di dogana, delle tasse di*

commissione, di facchinaggio, ecc. », verificando altresì che il debito complessivo dato alla Ferrovia, per importi definitivamente liquidati, corrisponda al totale dei « diritti di dogana » risultante dai detti elenchi meno gli « utili » derivanti da arrotondamento delle tasse bollo e delle spese per piombi.

Si assicurerà pure, con opportuni saggi, che dette tasse e spese sieno state gravate sui trasporti in giusta misura, tenendo ben presente che in nessun caso gli « utili » debbono servire a colmare mancati addebitamenti di diritti spettanti alla R. Dogana.

3. L'Ispettore dovrà inoltre indagare l'attendibilità delle rivalse eseguite, e di quelle ricevute dall'Agenzia, durante il periodo della verifica servendosi di tutti gli elementi che per ognuna di esse risultano dalle scritture contabili e, se del caso, anche dai carteggi; ed esaminerà le somme portate in rimanenza sul registro del conto corrente per le spedizioni provenienti e dirette all'estero.

4. Verificherà pure che le bollette di somme depositate per temporanee importazioni ed esportazioni conservate dall'Agenzia, non sieno scadute di validità e che l'ammontare complessivo di esse corrisponda a quello portato in rimanenza per lo stesso titolo.

5. Si richiama infine l'attenzione sul conto corrente giornaliero, il quale deve essere tenuto conforme alle disposizioni in vigore e in modo che esso offra, alla fine di ogni giorno, l'esatta situazione finanziaria dell'Agenzia.

6. Non prestandosi il modello del verbale di verifica alle stazioni per la dimostrazione del debito, credito e rimanenza riferibili alla verifica delle Agenzie doganali, l'Ispettore si varrà dell'estratto del conto corrente delle Agenzie stesse, da compilarsi analogamente a quanto è stabilito pel conto corrente generale delle stazioni.

Le risultanze della verifica saranno comunicate in sede Superiore con apposita relazione, corredata della dimostrazione contabile su indicata.

§ XIV.

Registro delle verifiche.

1. Per ogni verifica eseguita, l'Ispettore indicherà, sull'apposito registro della stazione, tutte le irregolarità eventualmente riscontrate, facendolo vistare dagli agenti responsabili e dal Capo stazione, al quale spetta di provvedere che le irregolarità stesse non abbiano a ripetersi. Sarà pure indicato sul registro predetto il risultato della verifica, quando fu regolare.

2. E' fatto obbligo agli Ispettori, ogni volta che si recano nelle stazioni per eseguirvi delle verifiche, di richiedere il detto registro al Capo stazione, al quale ne è affidata la custodia, per constatare se le irregolarità precedentemente verificatesi sono state rimosse e per proporre, in caso negativo, quelle misure che fossero ritenute opportune.

MODELLO
del Verbale d'accertamento di abusi

Oggi 190 dopo il passaggio del treno

N. avendo il sottoscritto Ispettore del

proceduto alla verificazione dei conti della gestione

della stazione di affidata al Sig.

ha accertato un *deficit* di cassa in L.

per

Fatto e letto il presente verbale alla presenza di due testimoni nelle persone

dei Sigg.

viene firmato dal responsabile per ogni

effetto di legge.

li 190

L'Ispettore del

L'AGENTE RESPONSABILE

N. N. — Testimonio

N. N. — Testimonio

Istruzione N. 1.

Uso dei nuovi ruoli-paga e comunicazione mensile al Servizio IV delle spese di personale.

(Vedi Istruzione N. 3-1907).

Per rendere più sollecito il controllo delle spese di personale si dispone, a modificazione di quanto era detto nell'Istruzione N. 3-1907 che i prospetti *D* 145, siano, dagli uffici cui spetta, trasmessi direttamente al Servizio Centrale IV, anzichè agli Uffici di Ragioneria. E poichè si è accertato che la loro compilazione, dove è stata metodicamente e ordinatamente sistemata, può avvenire in tempo breve dopo l'emissione dei ruoli, si conferma che i *D* 145 non devono essere qui inviati più tardi del giorno 15 del mese successivo a quello contabile cui si riferiscono, anticipando beninteso su questa data ogniqualvolta sia possibile.

Mentre poi si fa riserva di introdurre nei *D* 145, in occasione di una prossima ristampa, alcune modificazioni atte a renderne più facile l'esatta compilazione secondo le norme appresso indicate, si dispone che dagli uffici competenti esse vengano fin d'ora seguite.

1° Nella parte interna del mod. *D* 145 riservata al « personale avventizio » devono essere esposte anche *tutte le spese relative agli avventizi assunti per bisogni saltuari*, abbiano essi prestato servizio l'intero mese, e solo per una parte di esso;

2° perchè il « numero degli agenti » rappresenti il più approssimativamente possibile la media quantità di personale e siano eliminate le principali cause degli errori riscontrati in questo genere di dati, si dovrà nelle apposite colonne:

a) indicare gli avventizi per bisogni saltuari nel numero che risulta *dividendo il numero complessivo delle giornate di loro presenza in servizio per il numero dei giorni componenti il mese* al quale le spese si riferiscono;

b) omettere gli agenti traslocati o cessati dal servizio, che sono notati sui ruoli-paga solo nominativamente, a norma dell'art. 9 delle avvertenze riportate sui ruoli stessi;

c) curare che il personale pagato quindicinalmente sia portato una volta sola e non due nella colonna « numero degli agenti » e che non siano conteggiati due volte quegli agenti per i quali durante il mese furono emessi ruoli separati per sussidi, gratificazioni, ecc.

3° nei vari gruppi di personale, devono essere compresi anche gli agenti che senza la qualifica relativa disimpegnano *in modo permanente e dietro regolare autorizzazione* le mansioni alle quali attende il personale del gruppo;

4° nel gruppo *e*) del personale di trazione si devono indicare anche le spese relative ai Verificatori ed ai Capi Squadra manovali addetti ai veicoli;

5° gli agenti esonerati dal servizio in base all'art. 59 della legge 7 luglio 1907 dovranno figurare sul mod. *D* 145, sia per numero che per competenze, in un solo gruppo separato, qualunque sia la loro provenienza.

Le presenti disposizioni dovranno essere applicate per i *D* 145 relativi al mese contabile di dicembre u. s.

Per il Direttore Generale
A. Caio.

Anno I - N. 2.

11 Gennaio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Roma, gennaio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine Generale N. 1.

Servizio della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

(Vedi ordine generale N. 21-1907 ed appendice N. 1).

Dal 16 gennaio corrente il Servizio della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani non sarà più retto dal Delegato del Capo del Compartimento di Palermo, nominato con l'ordine generale N. 21-1907; ma passerà all' immediata dipendenza della Direzione Compartimentale di Palermo, i cui Uffici avranno per quella linea le medesime attribuzioni che per le altre.

Con la stessa data gli Uffici Sanitario e Legale del Compartimento di Palermo assumeranno la dirigenza dei Servizi di loro competenza per la linea suddetta.

La Direzione Compartimentale di Palermo provvederà, per la parte che la riguarda, all'attuazione del presente Ordine generale e stabilirà anche la data in cui dovranno aver vigore i nuovi regolamenti di esercizio, le istruzioni e le norme e disposizioni di servizio, che non siano state ancora applicate sulla linea Palermo-Marsala-Trapani, quantunque già distribuite al personale per preventiva conoscenza; restando inteso che nel frattempo dovranno osservarsi le disposizioni regolamentari preesistenti, qualora non sieno state abrogate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 2.

(SERVIZIO IV).

Facoltà agli agenti di farsi assistere da un medico di propria fiducia nei giudizi di inabilità.

In seguito alla facoltà consentita dagli articoli 13, 46 e 53 rispettivamente degli Statuti della Cassa Pensioni, del Consorzio di Mutuo Soccorso e del Nuovo Istituto di Previdenza, ai compartecipanti a tali sodalizi di farsi assistere nei giudizi di inabilità al servizio da un medico di propria fiducia, si dispone che gli agenti da sottoporsi a visita collegiale per l'eventuale esonero definitivo dal servizio, siano sempre avvisati del provvedimento che si intende prendere in loro confronto almeno *dieci* giorni prima della data stabilita per la visita stessa, affinchè possano valersi della facoltà in parola.

Qualora pertanto l'agente nel giorno stabilito si presenti alla Commissione dei Sanitari dell'Amministrazione incaricata di procedere alla visita collegiale non accompagnato dal proprio medico di fiducia, si intenderà che egli abbia rinunciato alla facoltà di cui sopra.

Per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 3.

(SERVIZIO VIII).

Trasporti militari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 46, punto II, 1907) (1).

E' stato consentito che i vivandieri civili possano viaggiare coi treni diretti, nei casi ed alle condizioni stabilite per gli operai e lavoranti borghesi addetti agli stabilimenti militari e marittimi, ed inoltre che i documenti di riduzione pei viaggi

in genere dei vivandieri predetti siano rilasciati dalle stesse Autorità che già li emettono pei capi operai dei Corpi.

Per conseguenza, devono essere introdotte nel Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie le aggiunte seguenti:

Al § 28, comma *c*) secondo capoverso, dopo le parole « è accordata agli operai e lavoranti borghesi » aggiungere « nonchè ai vivandieri civili ».

Al § 107, comma *a*), dopo le parole « pei capi operai » aggiungere « e per i vivandieri civili ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

(1) Per questa, come per tutte quelle pubblicazioni di servizio, i cui precedenti sono molto numerosi, si cita soltanto il numero della pubblicazione sul medesimo argomento, che immediatamente la precede.

Ordine di Servizio N. 4.

(Servizio VIII)

Concessione speciale VII.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII, si aggiungano, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti nuovi istituti di carità.

Istituto di Carità dei Coniugi Benvenuti.	Firenze
Ospizio o Casa di Ricovero Pio X	S. Cassiano Meschio

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 5.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi ordine di servizio N. 180 - 1907).

Col 1° gennaio 1908 è andato in vigore il 4° supplemento alle tariffe dirette italo-austro-ungariche comprendente quasi esclusivamente aggiunte e modificazioni concernenti la percorrenza estera.

La parte relativa al percorso italiano consiste in poche rettifiche a distanze ed a prezzi già pubblicati nel supplemento del 1° aprile 1907.

Questo 4° supplemento verrà, come di consueto, distribuito dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze, alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 30 per ogni esemplare.

Nella tariffa speciale di transito i prezzi attualmente in vigore per le seguenti stazioni e per le relazioni indicate, devono essere modificati come appresso con effetto dal 1° gennaio c. a.

		S. c. p.	5 tonn.	10 tonn.
Chiasso transito-Peri transito. . . .	1ª Serie	1.96	1.84	1.61
	2ª Serie	1.73	1.61	1.38
Livorno marittima-Peri transito. . .	1ª Serie	2.82	2.28	1.92
	2ª Serie	2.46	2.28	1.92
Livorno marittima-Cormons transito .	1ª Serie	3.52	2.79	2.30
	2ª Serie	[illegible].03	2.79	2.30

Detti prezzi sono da introdursi a mano nella pag. 240 della tariffa diretta italo-austro-ungarica.

A partire dal 1° gennaio 1908 pei trasporti a Grande Velocità in servizio italo-austro-ungarico «*non è ammesso di limitare la prescrizione* CON TRENO DIRETTO *ad una sola parte della percorrenza*».

Questa nuova prescrizione deve pertanto essere introdotta nel fascicolo delle DISPOSIZIONI REGOLAMENTARI PEL TRASPORTO DELLE MERCI FRA L'ITALIA E L'ESTERO DEL 1° MAGGIO 1904 e precisamente a pag. 38 nel foglio contenente le Disposizioni complementari speciali pel detto servizio, di seguito alla **lettera g** delle disposizioni relative **all'art. 6 della Convenzione internazionale — alinea** (1).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 6.

(SERVIZIO VIII).

Servizio italo-germanico
(Vedi Ordine di Servizio N. 112-1907).

Dal 5 Dicembre 1907 la stazione di Hamm fu ammessa alla *tariffa eccezionale pei carboni*, coi seguenti prezzi per quint.

		a	b
		10 tonn.	45 tonn.
Hamm.	Pino	2.49	2.21
	Chiasso	2.62	2.33
	Peri	2.69	2.51

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi è da annotarsi a suo luogo, secondo l'ordine alfabetico, nella detta eccezionale, a pag. 700 del 16° supplemento alla tariffa italo-germanica.

Con effetto dal 1° dicembre 1907 nella tariffa eccezionale N 1 P. V. (Metalli) sono da apportarsi le seguenti varianti:

La nota introdotta in detta tariffa da pag. 464 a 495 col 19° Supplemento « Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati ad Avigliana, Bussoleno, Collegno, Condove, Luserna S. Giovanni, Pinerolo, Savigliano e Torino », è stata annullata e sostituita dalla seguente:

« Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta ».

Le note *a*) e *b*) riguardanti i prezzi speciali introdotti nelle pagine 466, 468 e 483 di detta tariffa N. 1-P.V. per le stazioni di Berlin *Anh.-Dresd. Bahnhof*, Charlottenburg *Güterbhf.* e Moabit a mezzo della Circolare N. 71-1906 del Servizio VIII, sono state rispettivamente sostituite dalle seguenti:

« *a*) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di *Cavi per telegrafi e per illuminazione elettrica* destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti siano eseguiti con lettera di vettura diretta ».

« *b*) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di *Macchine, meccanismi e (parti di)*, destinati alle stesse stazioni ed alle stesse condizioni indicate nella precedente nota *a* ».

Col 1° gennaio 1908 i prezzi, che nella tariffa speciale a Piccola Velocità accelerata (ristampata col 17° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica) figurano attualmente per le due stazioni di Altmünsterol *confine* e Delle *transito*, sono stati sostituiti da quelli qui appresso rispettivamente indicati:

Altmünsterol *confine*	Pino	3.07 (1) 2.74 (2)
	Chiasso	3.39 (1) 3.01 (2)
	Peri	6.08 (1)
Delle *transito*	Pino	3.00 (3) 3.24 (4) 2.67 (2)
	Chiasso	3.32 (3) 3.56 (4) 2.94 (2)

---

(1) Prezzo applicabile alle sole spedizioni destinate a Belfort ed oltre.
(2) Prezzo applicabile alle sole spedizioni destinate a Chaumont ed oltre.
(3) Prezzo applicabile alle spedizioni destinate a stazioni delle ferrovie francesi dell' Est, situate oltre Belfort.
(4) Prezzo applicabile alle spedizioni destinate a Belfort ed oltre a stazioni delle ferrovie francesi Paris-Lyon-Méditerranée.

Le modificazioni e le aggiunte, di cui sopra, dovranno essere introdotte a mano nelle rispettive tariffe, in attesa che siano comprese in un prossimo supplemento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 7.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-svizzero.

(Vedi ordine di servizio N. 130 - 1907).

A partire dal 1° Gennaio 1908 le stazioni di Vallorbe *loco* e Vallorbe *transit* sono state ammesse alla tariffa speciale a piccola velocità accelerata, per le derrate alimentari a vagone completo, coi seguenti prezzi per quintale.

		a	b			a	b
		5 tonn.	10 tonn.			5 tonn.	10 tonn.
Vallorbe *loco*	Chiasso	7.45	5.30	Vallorbe *transit*	Chiasso	7.49	5.34
	Pino	6.82	4.91		Pino	6.86	4.95
	Iselle	3.74	2.57		Iselle	3.77	1.87 (2) 1.58 (3)

(2) Prezzo applicabile soltanto in servizio con Morez (Jura), Beaufort, Ratte, Pierre, S. Bonnet-en-Bresse, Verdun-s le-Doubs, Allery, St-Loup-de-la Salle, Demigny, Beaune, Beurizot, Sincey-les-Rouvray, Clamecy, Corvol-d'Embernard, Suilly-la-Tour e Gien, nonchè con le stazioni più al nord, ma situate però all'ovest di Colombier-Fontaine ed all'ovest od al nord di Ronchamp.

(3) Prezzo applicabile soltanto in servizio con Tonnerre ed oltre.

I nomi di queste stazioni saranno da introdursi nella

detta tariffa speciale, secondo l'ordine alfabetico, riportandovi i relativi prezzi e le note, e precisamente a pag. 364 (15° supplemento alla tariffa italo-svizzera).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 8.

(SERVIZIO VIII)

Servizio cumulativo colla Società Veneta.

(Vedi ordine di servizio N. 128 - 1907).

Dal 1° Gennaio 1908 la stazione di Chiuppano della linea Thiene-Rocchette, esercitata dalla Società Veneta, ha assunta la denominazione di Chiuppano-Caltrano.

Opportuna modificazione dovrà essere fatta nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi e di corrispondenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 9.

(SERVIZIO VIII).

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi ordine di servizio N. 128 - 1907).

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà del completamento di carico dei trasporti di derrate alimentari a piccola velocità accelerata, pubblicato coll'Ordine di servizio N. 2 - 1905, è da aggiungere la Ditta *Francesco Corigliano di Bagnara.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 10.

(SERVIZIO VIII).

Concessione speciale VIII.

(Vedi Ordine di Servizio N. 68 - 1907).

Dal ricevimento del presente cessano di aver vigore le disposizioni transitorie di cui nell'Ordine di Servizio N. 68-1907 sovracitato, eppertanto non dovranno più accettarsi, pei viaggi a prezzo ridotto dei maestri e delle maestre elementari, gli scontrini dei vecchi fascicoli e nemmeno le richieste, dovendo pei viaggi stessi farsi uso esclusivamente dei nuovi scontrini, i quali sono contraddistinti nella parte superiore dal « millesimo » corrispondente all'anno solare nel quale possono essere utilizzati.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 1.

(SERVIZIO I).

Funzionari della Direzione generale incaricati di ricevere e di stendere contratti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 42-1906).

Il Sotto Capo Servizio Comm. Avv. Enrico Franza essendo stato destinato ad altre funzioni, cessa dall'incarico di ricevere e di stendere presso questa Direzione Generale i contratti per atto pubblico, che interessano l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Tale incarico è stato in sua vece affidato dal 1° gennaio 1908 all' Ispettore Capo Cav. Avv. Bruno, ed in sua assenza od impedimento all' Ispettore principale Avv. Ernesto Lamberti Bocconi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 2.

(SERVIZIO VIII).

Congresso dell'Unione Nazionale fra viaggiatori e rappresentanti di commercio in Torino.

(Vedi circolare N. 39-1907).

I termini di tempo, nei quali dovranno essere applicati i ribassi stabiliti dalla *Concessione speciale I* pei viaggi dei partecipanti al Congresso suindicato, sono stati modificati fissandoli come appresso:

Andata: Dal 16 al 20 corrente.
Ritorno: Dal 19 al 24 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 3.

(SERVIZIO VII).

Inventario generale dei carri dello Stato e di altre Ferrovie alle ore 17 dei giorni 16 e 17 gennaio 1908

Nell'intento di accertare quale sia l'effettiva rimanenza dei carri su ogni Compartimento, e rettificarne, occorrendo, le relative situazioni contabili, nei giorni 16 e 17 gennaio p. v. si dovrà eseguire un inventario generale, per serie e quantità, dei carri in circolazione sulla Rete.

I signori Capi Stazione dovranno quindi provvedere che, per le ore 17 dei predetti due giorni venga eseguita una constatazione di tutti i carri R.M., R.A., R.S., F.S., S.F.M., S.V., S.O., noleggiati, nonchè di tutti i carri appartenenti alle Ferrovie estere o Secondarie italiane esistenti sui binari di stazione o di deposito fuori stazione, nei Depositi locomotive,

nelle Squadre di rialzo, nelle Cave, negli Stabilimenti raccordati, ecc., esclusi i carri esistenti nelle Officine che verranno inventariati alla stessa ora a cura del Servizio del Materiale e della Trazione.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi Stazione prenderanno preventivî accordi coi Reggenti i Depositi, Squadre Rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga, per quanto possibile, facilitato il compito degli Agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario dovrà eseguirsi per *quantità* e dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dall'unito prospetto. che raccoglie le risultanze dei due giorni (16-17) e dovrà quindi essere trattenuto dalle stazioni sin dopo l'accertamento del secondo giorno, quello del 17.

Le Direzioni Compartimentali provvederanno che ad ognuno dei Capi Conduttori di scorta in viaggio alle ore 17 nei giorni 16 e 17 gennaio p: v., venga consegnata una copia della presente Circolare, facendo loro obbligo di indicare sull'allegato prospetto la quantità e la qualità dei carri che alla predetta ora si trovano in composizione al rispettivo treno, e di consegnare il prospetto stesso regolarmente compilato e firmato alla prima stazione in cui il treno si fermerà dopo le ore 17.

Le distinte inventariali, sia delle stazioni, che dei treni in viaggio alle ore 17, si dovranno trasmettere alla rispettiva Sezione Regionale Veicoli, allegate al mod. 302-701 (carri); e per le stazioni del Servizio Movimento e Traffico di Ancona alle rispettive Sezioni Movimento di Ancona, Foggia e Napoli allegate al mod. 701.

Le stazioni già comuni colle Ferrovie Meridionali e da queste già esercitate, e cioè; Ancona, Faenza, Falconara, Benevento, Brindisi, Rimini, Portocivitanova, Lugo, Ravenna, Rocchetta S. A., Sulmona e Isernia, invieranno le distinte inventariali alle rispettive Sezioni di Movimento; le stazioni di Bologna, Caserta, Napoli, Potenza Inferiore, Taranto e Terni alle rispettive Sezioni Regionali Veicoli.

Tanto le Sezioni Regionali Veicoli, quanto le Sezioni di

Movimento di Ancona, Foggia e Napoli, riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno le prime, al Servizio VII — Ufficio Circolazione Veicoli — le altre al Servizio Movimento e Traffico di Ancona, che poi le rimetterà al predetto Servizio.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni rispettivamente sui mod. 302-701 dei giorni 16 e 17, rettificandone le situazioni relative *rimanenza effettiva in stazione*, senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Si raccomanda ai signori Capi Stazione di affidare l'incarico ad Agenti pratici, e di sorvegliarne rigorosamente le operazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

FERROVIE DELLO STATO

Allegato alla Circolare N. 3 - 1908
(*Servizio VII*).

Stazione di (timbro)

oppure Treno N.

Inventario Carri RM. RA. RS. FS. SFM. SV. SO. e di altre Amministrazioni alle ore 17 del 16 e 17 Gennaio 1908.

	Chiusi per derrate	Chiusi per bestiame	Chiusi per merci	Aperti sponde alte	Aperti con o senza sponde basse	Aperti con bilico	Totale		Scuderia	a gabbia	Speciali — (Carri serbatoi per trasporto di vini, petrolio ecc.; carri per trasporto massi grüece).	Totale generale	Carri per servizio interno dell' Amministrazione	Carri di altre Amministrazioni	*Annotazioni*
							Chiusi	Aperti							
	compresi i carri noleggiati														
Giorno 16 — In viaggio (1) alle ore 17															
Giorno 16 — Rimanenza effettiva in stazione															
Giorno 17 — In viaggio (1) alle ore 17															
Giorno 17 — Rimanenza effettiva in stazione															

(1) Da compilarsi esclusivamente dal capotreno.

IL CAPO CONDUTTORE

(*firma*)

IL CAPO STAZIOME

(*firma*)

N. B — Il presente prospetto - anche se negativo - deve inviarsi alla propria Sezione Regionale veicoli, o Sezione del movimento la sera del 17 gennaio. Le stazioni dovranno indicarvi i risultati dell'inventario di entrambi i giorni 16 e 17 gennaio 1908. I Capi Conduttori dovranno indicarvi i carri in viaggio alle ore 17 del treno che scortano.

Anno I - N. 3.

18 Gennaio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Roma, gennaio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

DECRETO REALE 28 *novembre* 1907, *n.* 801. *col quale viene approvata la nuova tariffa locale n.* 304, *P V. pei trasporti di merci delle prime quattro classi* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio Generale del Traffico;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata l'allegata (2) tariffa locale, n. 304, P. V. pei trasporti di merci delle prime quattro classi, firmata d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, la quale annulla e sostituisce le attuali tariffe locali n. 304, 410 e 703 P. V.

Tale tariffa entrerà in vigore, in via d'esperimento per un anno col 1° gennaio 1908.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 6, del 9 gennaio 1908.
(2) Gli allegati sono contenuti nella 26ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 novembre 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *Il Guardasigilli*: ORLANDO.

DECRETO REALE 28 *novembre* 1907, *n.* 802, *col quale furono introdotte alcune modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni in vigore pei trasporti dei materiali in ferro ed in acciaio e degli oggetti di straardinario peso* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio Generale del Traffico;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta dei Nostri ministri Segretari di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nelle tariffe e condizioni in vigore pei trasporti sulle ferrovie dello Stato (edizione settembre 1900) sono introdotte le modificazioni ed aggiunte, relative ai materiali in ferro ed in acciaio ed agli oggetti di straordinario peso, risultanti dagli uniti (2) prospetti visti d'ordine Nostro dai ministri proponenti.

Tali modificazioni ed aggiunte entreranno in vigore, in via d'esperimento per un anno, col 1° gennaio 1908.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 6, del 9 gennaio 1908.
(2) Gli allegati sono contenuti nella 26ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 novembre 1907.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
F. COCCO-ORTU.

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 11.

(Servizio VIII)

Aggiunte e modificazioni di tariffa relative ai materiali di ferro e di acciaio.

In seguito alle aggiunte e modificazioni di tariffa relative ai materiali di ferro e di acciaio, di cui al punto 476 della 26ª Appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti, deve intendersi depennata dalla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità anche la voce: « Cilindri per laminatoi e simili, di ghisa greggia, massicci ».

Si fa presente inoltre che di fronte alla nuova voce « travi e travature e pezzi preparati di ferro, di lamiera e di ghisa, per ponti e fabbriche » l'indicazione della speciale 116 *E* deve essere corretta in 116 *G*.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 12.

(Servizio VII)

Istruzioni per il Servizio dei treni di lusso.
(Vedi Ord. di Serv. N. 32-1905 e 117-1907)

Si portano a conoscenza del personale le istruzioni pel servizio dei treni di lusso, che sostituiscono quelle allegate all'Ordine di Servizio N. 32 (1905), che sono perciò abrogate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 12.

Istruzioni pel servizio dei treni di lusso

I. — Disposizioni generali.

Gli agenti della Compagnia dei Wagons-Lits, in servizio ai treni di lusso, provvedono direttamente, senza ingerenza del personale ferroviario, a tutto quanto si riferisce al servizio viaggiatori nell'interno delle carrozze; beninteso però che gli agenti ferroviari incaricati delle controllerie dovranno sorvegliare che non si commettano abusi ed irregolarità e, in caso che ciò avvenga, contestarli all'agente responsabile con l'intervento del capo treno della Compagnia, e riferire poi alla Superiorità, affinchè si possano prendere gli opportuni provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili, ed applicare, ove del caso, alla Compagnia dei Wagons-Lits, le penalità stabilite dalla Convenzione.

Per tutto il resto gli agenti della Compagnia Wagons-Lits dovranno uniformarsi alle disposizioni che il personale ferroviario deve dare per il regolare andamento del servizio, e questo dovrà a sua volta prestarsi a facilitare, per quanto è possibile, il còmpito al personale della predetta Compagnia.

Questo personale dovrà essere munito di carta di riconoscimento rilasciata dalla Compagnia stessa, e quello che dovrà essere a contatto col pubblico dovrà vestire l'uniforme.

— Composizione dei treni.

Ciascun treno sarà composto di materiale intercomunicante della Compagnia dei Wagons-Lits, e cioè — di massima — di due carrozze a letti, una ristorante e due bagagliai da collocarsi alle estremità.

E' però ammessa l'aggiunta di una terza carrozza a letti o salone, quando sia necessario per il numero dei viaggiatori o per servizi riservati: in tal caso, se l'aggiunta viene fatta da una stazione italiana, dovrà essere preavvisata telegraficamente, quanto più presto è possibile, a questa Direzione Generale (1), alle Direzioni Compartimentali interessate al percorso del treno ed alla stazione di transito internazionale, verso la quale il treno è diretto. Se l'aggiunta avviene in una stazione estera, l'avviso dovrà esser dato da questa alla stazione di confine coll'Italia, alla quale incombe di darne partecipazione a questa Direzione Generale (1) ed alle Direzioni Compartimentali e stazioni interessate.

Fra Roma e Firenze dovrà circolare normalmente, nei due treni BN ed NB, una carrozza-salone della Compagnia Wagons-Lits, fatta eccezione pel caso in cui il BN abbia in composizione una terza carrozza a letti; allora la carrozza salone dovrà essere inviata fuori servizio a Roma, perchè serva pel viaggio di ritorno del treno NB.

Per l'ammissione dei viaggiatori in questa carrozza salone, si esigeranno le stesse sopratasse e supplementi di prezzo prescritti per le carrozze a letti viaggianti in detto treno.

Al treno BN si dovrà poi aggiungere, sempre a Roma, una delle carrozze a letti provenienti dal treno di lusso Parigi-Roma (PR), trattenendo dal BN la terza carrozza a letti o la salone proveniente da Firenze. Reciprocamente, nel ritorno, la stazione di Roma tratterrà dall' NB, proveniente da Napoli, una delle carrozze a letti che dovrà aggiungere all'RP per Parigi, e sostituire nell'NB tale carrozza con quella salone trattenuta dal BN o spedita vuota da Firenze.

Risulta da tutto quanto precede che i treni BN e NB avranno, normalmente, oltre ai due bagagliai ed alla carrozza ristorante:

1° due carrozze a letti fra Firenze ed il confine italiano;

2° due carrozze a letti ed una carrozza salone oppure tre carrozze a letti fra Firenze e Roma;

(1) Servizio VII.

3° tre carrozze a letti — di cui due del BN e NB ed una del PR e RP — fra Roma e Napoli.

Il treno Parigi-Roma (PR e RP) avrà normalmente, oltre alla carrozza ristorante, ai due bagagliai e alle due carrozze a letti fra Parigi e Roma, una carrozza a letti fra Parigi e Firenze, che dovrà viaggiare fra Pisa e Firenze coi coincidenti 1745 e 1750. Oltre a tale carrozza, in alcuni periodi di tempo, che vengono di volta in volta stabiliti, i treni PR e RP potranno avere in più una carrozza salone sul tratto Genova-Roma.

In relazione a quanto è detto sopra, nei giorni in cui si effettua il treno BN da Berlino il percorso di una delle carrozze a letti del PR verrà prolungato a Napoli; essa ritornerà poi da Napoli a Roma col treno NB corrispondente.

Il treno BN del venerdì, avendo luogo solo da Roma, viene formato integralmente col materiale del PR il quale, ridotto di un bagagliaio, prosegue da Napoli come treno NP per Palermo. Lo stesso materiale effettua nel ritorno il PN della domenica fino a Napoli, ove gli si aggiunge il secondo bagagliaio,formando il treno NB fino a Roma, donde riprende il suo turno normale come RP.

Il treno N P in partenza da Napoli per Palermo la domenica è formato col materiale del BN ridotto di una carrozza a letti e di un bagagliaio provenienti da Berlino, i quali verranno trattenuti a Napoli. Sarà, cioè, formato con due carrozze a letti, una ristorante ed un bagagliaio. Occorrendo un bagagliaio in più di questo si farà uso di un bagagliaio delle F.S. In modo identico sarà formato nel ritorno il treno PN in partenza da Palermo il martedì al quale si dovranno aggiungere a Napoli la carrozza a letti ed il bagagliaio dei Wagons-Lits, trattenuti dal BN per avere ricomposto il treno NB, nel modo più sopra indicato. — Naturalmente il bagagliaio dello Stato, eventualmente aggiunto al PN, dovrà essere trattenuto a Napoli.

I treni NP e PN in partenza rispettivamente da Napoli il mercoledì e da Messina il venerdì, nonchè i corrispondenti MT e TM sono formati nel preciso modo dei precedenti NP

e PN, essendo il materiale di questi treni che, nei giorni stabiliti, viaggia da Messina per e da Taormina, anzichè per e da Palermo.

Qualora, per qualsiasi motivo, dei bagagliai, o delle carrozze a letti o salone, in composizione normale ai treni di lusso, dovessero essere tolti di circolazione ed i rimanenti non fossero sufficienti, si dovrà aggiungere di quelli del parco Stato, possibilmente con intercomunicazione a mantici, e le carrozze, a carrelli, o almeno tali che per tipo e condizione di manutenzione meglio corrispondano allo scopo.

Di tali aggiunte deve essere dato avviso telegrafico a quella delle stazioni sedi di veicoli per treni di lusso (Roma, Napoli, Torino, Milano, Verona e Venezia) che per prima viene incontrata dal treno, secondo il suo percorso. — Tali stazioni potranno così tener pronto il veicolo da sostituirsi a quello di Stato provvisoriamente adoperato.

Nel caso poi che ciò si verificasse fra l'ultima stazione sede di veicoli di riserva ed il confine, l'avviso dovrà esser dato alla stazione di confine.

La stazione che per un guasto qualsiasi toglie dai treni di lusso un veicolo, deve tosto informarne telegraficamente l'Ufficio IV della sua Direzione Compartimentale od il Servizio del Materiale e della Trazione di Ancona, nonchè il Servizio X in Roma.

Con lettera raccomandata la Stazione stessa dovrà poi anche indicare, ai Servizi ed Uffici sunnominati, la specie e l'entità del guasto, e, se trattasi di riscaldo, la causa probabile.

Il Servizio X dovrà prendere accordi con la Direzione Regionale della Compagnia dei Wagons-Lits per il sollecito invio in riparazione del veicolo guasto.

Quando un treno fosse composto con un numero di veicoli inferiore a quello prescritto, la stazione italiana in cui il treno incomincia la corsa con composizione incompleta, dovrà darne avviso alla Direzione Compartimentale da cui dipende, la quale ne renderà informata questa Direzione Generale.

III. — Guasti ai veicoli ed oggetti di arredamento dei treni di lusso.

L' Amministrazione ferroviaria è responsabile verso la Compagnia dei Wagons-Lits di tutti i danni cagionati ai veicoli della medesima ed ai loro oggetti di corredo per colpa della ferrovia stessa o del suo personale.

Producendosi dei guasti nelle condizioni accennate, il Capo-treno della Compagnia dei Wagons-Lits ha l'obbligo di denunciarli immediatamente al Capo-treno ferroviario. Questi, occorrendo, alla prima stazione di sufficiente fermata, chiamerà il concorso dei visitatori per la constatazione dei guasti in parola.

IV. — Requisiti speciali dei veicoli.

Nell' intero percorso italiano i treni di lusso dovranno essere serviti dal freno continuo automatico ad aria compressa sistema Westinghouse ad azione rapida. Tutti i veicoli componenti i treni dovranno essere anche muniti di freno a mano e, pei treni in transito sulle Ferrovie austriache, anche del freno a vuoto Smith-Hardy. I veicoli sono illuminati a gas o da luce elettrica, e tutti indistintamente forniti di segnali d'allarme e di apparecchio di riscaldamento a termo-sifone od a vapore.

V. — Pulizia, untura, illuminazione, riscaldamento.

La pulizia interna e l' illuminazione del materiale dei treni di lusso vengono fatte esclusivamente a cura ed a spese della Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits. Anche la rifornitura d'olio delle boccole e la pulizia esterna dei veicoli, compresi quelli di riserva, verrà fatta a cura e spese della Compagnia Wagons-Lits nelle stazioni d'origine dei treni o dove i veicoli vengono messi in composizione ai treni stessi.

La pulizia esterna e la rifornitura d'olio delle boccole verranno invece fatte a cura e spese dell'Amministrazione Ferroviaria durante il percorso dei treni e con le stesse norme stabilite per quelli ordinari.

Quando il riscaldamento delle carrozze verrà fatto a mezzo del vapore, questo dovrà essere fornito a cura della Amministrazione Ferroviaria ma a spese della Compagnia dei Wagons-Lits.

Le stazioni terranno nota delle quantità di gas e di batterie cariche fornite ad ogni singola vettura, e manderanno alla fine di ogni mese alla Direzione Compartimentale da cui dipendono, i prospetti dettagliati delle singole forniture.

L' acqua occorrente per i veicoli dei treni di lusso viene fornita gratuitamente dall'Amministrazione ferroviaria.

VI. — **Ritardi dei treni.**

Si fa speciale raccomandazione di non omettere pei ritardi dei treni di lusso, che superano i 20 minuti, le segnalazioni telegrafiche stabilite dall'art. 13 punto 2 delle « Norme per i Dirigenti nell' applicazione dei Regolamenti e delle Istruzioni relative al Servizio di Movimento », non trascurando mai di indirizzare i telegrammi anche alle stazioni di confine dalle quali i treni debbono proseguire sulle altre Ferrovie.

VII. — **Personale di scorta.**

Pel servizio interno dei treni di lusso viaggerà con essi una squadra di agenti della Compagnia dei Wagons-Lits composta di:

a) Un capo-conduttore, incaricato della sorveglianza generale del servizio e delle operazioni contabili (ritiro e conservazione dei biglietti di viaggio, incasso delle sopratasse, rilascio dei bollettini di supplemento e compilazione dei fogli di accompagnamento);

b) Un conduttore per ogni carrozza a letti, incaricato del servizio pei viaggiatori (formazione dei letti, pulizia delle carrozze, ecc.);

c) Un inserviente per i bagagli;

d) Un cuoco, un aiutante, due camerieri ed un inser-

viente, incaricati del servizio di cucina e della carrozza ristorante.

Beninteso però che i treni dovranno essere scortati anche dalla regolare squadra di personale ferroviario e cioè dal Capoconduttore, dal Conduttore e dai Guardafreni.

VIII. — Servizio viaggiatori.

TARIFFE, SUPPLEMENTI E SOPRATASSE PER I POSTI DI LUSSO. — La tariffa generale per i viaggi con i treni di lusso è, per il percorso italiano, di L. 0,1392 per viaggiatore-chilometro, di conformità all'art. 13 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

Non si distribuiscono tuttavia biglietti speciali in base a detta tariffa, ma i biglietti di 1ª classe delle categorie di cui in appresso sono valevoli anche per i treni di lusso, verso pagamento del supplemento di L. 0,0116 per viaggiatore-chilometro, che viene esatto insieme alla sopratassa speciale per i posti di lusso.

I possessori di biglietti di Iª classe valevoli per i treni ordinari in servizio diretto fra Vienna da una parte e le stazioni italiane e francesi dall'altra, che intendano di viaggiare col treno di lusso Vienna–Nizza–Cannes, oltre alle tasse di cui sopra, devono pagare un ulteriore supplemento di Fr. 6 per il maggior percorso fatto coll'itinerario del treno di lusso. All'esazione di tale supplemento deve provvedere il personale ferroviario.

COMPARTIMENTI INTERI. — Per l'uso di un compartimento intero di carrozza a letti dovranno pagarsi tanti biglietti ferroviari coi relativi supplementi e tante sopratasse quanti sono i posti del compartimento stesso.

CARROZZE IN SERVIZIO RISERVATO. — Per l'uso di una intera carrozza in servizio riservato devonsi pagare:

a) per una carrozza a letti: tanti biglietti di prima classe, supplementi e sovratasse quanti sono i posti a letto disponibili;

b) per una carrozza salone: le tasse previste per dette carrozze in servizio interno, od in servizio interna–

zionale, più i relativi supplementi e tante sovratasse quanti sono i viaggiatori, con un minimo di 12;

c) per una carrozza ordinaria: le tasse per compartimenti interi previste dalle tariffe, più i relativi supplementi, moltiplicate per il numero dei compartimenti della carrozza, e tante sovratasse quanti sono i viaggiatori, con un minimo di 12.

Normalmente i prezzi dei biglietti ferroviari, dei supplementi e delle sovratasse vengono fatti pagare a partire dalle stazioni dove fa servizio il treno e nelle quali i viaggiatori vi prendono posto.

Quando però a loro richiesta i posti fossero stati tenuti disponibili da una stazione precedente, detti prezzi dovranno essere riscossi per il percorso a partire da quella delle stazioni qui sotto indicate, che precede immediatamente quella dove i viaggiatori sono saliti nel treno: Ventimiglia, Genova, Milano, Venezia, Pontebba, Peri confine, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Messina, Palermo, Giardini Taormina, Modane, Torino.

Per accordi presi colla Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits *la riscossione dei supplementi ferroviari, fatta eccezione per quello di Fr.* 6, *di cui è cenno più sopra, viene effettuata dagli agenti della Compagnia stessa unitamente alla sopratassa ad essa spettante;* per conseguenza le stazioni ed agenzie ed i controllori sono esonerati da ogni ingerenza nella riscossione del supplemento stesso.

VIAGGIATORI AMMESSI NEI TRENI DI LUSSO. — Sono ammessi nei treni di lusso, limitatamente al numero dei posti disponibili:

a) *verso pagamento del supplemento e della sopratassa di cui sopra:*

i portatori di biglietti di 1ª classe per treni diretti a tariffa intera, a tariffa differenziale *A* o ad itinerario combinato o combinabile in servizio interno od internazionale. In via di esperimento vi sono pure ammessi i possessori di biglietti di andata-ritorno e di abbonamento ordinario o spe-

ciale, ma soltanto dopo soddisfatte le domande degli altri viaggiatori e quindi colla esclusione per essi della facoltà della prenotazione dei posti;

b) *verso pagamento della sola sopratassa per i posti di lusso*:

gli onorevoli Senatori e Deputati.

Vi sono pure ammessi i ragazzi che a norma delle tariffe sono trasportati gratuitamente o a metà prezzo; per questi ultimi è sempre dovuta la metà dell'accennato supplemento.

Per quanto riguarda la sopratassa valgono le norme seguenti:

I ragazzi trasportati gratuitamente non pagano sopratassa a meno che venga per loro richiesto l'uso di un letto, nel quale caso, oltre la sopratassa, devono pagare anche un biglietto a metà prezzo col relativo supplemento ferroviario;

due ragazzi viaggianti a metà prezzo, e pei quali venga richiesto l'uso di un solo letto, pagano una sola sopratassa.

BIGLIETTI PER E DA STAZIONI RUSSE. — Per le destinazioni russe le stazioni distribuiranno gli appositi biglietti di 1ª classe di cui sono provviste. Quei viaggiatori che volessero proseguire il viaggio oltre Vienna in 2ª classe, potranno acquistare i relativi biglietti per il percorso al nord di Vienna presso le Agenzie Wagons-Lits.

I biglietti distribuiti dalle stazioni russe vengono bollati unicamente col bollo a fori e soltanto con l'indicazione della data secondo il calendario « Giuliano » (vecchio stile) il quale ritarda di 13 giorni sul nostro (nuovo stile).

Pertanto un biglietto distribuito da una stazione russa col bollo in data 17 novembre, sarà da considerarsi come distribuito il 30 novembre, e da quest'ultima data incomincerà, da parte nostra, il computo della validità.

VIAGGI CON BIGLIETTI DI SERVIZIO. — Sono ammessi a viaggiare coi treni di lusso sul percorso italiano:

a) *col pagamento delle sole sopratasse Wagons-Lits*: i possessori di biglietti di servizio permanenti o per un solo

viaggio resi validi, dal Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, per i treni di lusso sul percorso italiano o di *un permesso speciale* di circolazione valevole pei treni di lusso sulle Ferrovie dello Stato rilasciato pure dal Direttore stesso;

b) *col pagamento delle sole tasse e supplementi ferroviari*: i possessori di un permesso di circolazione nel treno di lusso, permanente o per un solo viaggio, rilasciato dalla Compagnia dei Wagons-Lits;

c) *a completa gratuità*: i viaggiatori che si trovano contemporaneamente nel caso sub *a*) ed in quello sub *b*);

I possessori *del permesso speciale* contemplato nel comma *a*) possono prendere posto nei treni di lusso anche senza il pagamento delle sovratasse Wagons-Lits, purchè non occupino posti a letto.

I Funzionari delle Ferrovie estere e della Compagnia Wagons-Lits compartecipanti alla formazione di un treno di lusso, quando siano muniti di un permesso rilasciato dalla Compagnia dei Wagons-Lits, saranno da ammettersi a viaggiare in detto treno, purchè muniti di biglietto di prima classe serie *A*, *B*, o *At* delle Ferrovie dello Stato, anche nel caso in cui tale biglietto non porti il timbro di validità pei treni di lusso e senza pagamento di alcuna tassa.

I Funzionari ed il personale di sorveglianza dell'Amministrazione ferroviaria sono ammessi a viaggiare, per ragioni di servizio, nei bagagliai dei treni di lusso, in base soltanto al rispettivo percorso di circolazione.

CONTROLLERIA DEI BIGLIETTI. — Gli agenti della ferrovia debbono controllare i biglietti supplementari contemporaneamente a quelli ferroviari, forandoli poi, come questi ultimi, a prova dell'eseguita controlleria.

Le controllerie debbono essere fatte, per quanto possibile, subito dopo che i viaggiatori hanno preso posto nel treno, procurando di non recar loro disturbo mentre riposano.

VIAGGI DEGLI AGENTI DOGANALI. — Gli agenti doganali incaricati delle operazioni di dogana nei treni di lusso hanno

diritto di salire sugli stessi alle stazioni di confine e di rimanervi fino a visita ultimata.

Essi potranno fare ritorno in residenza coi treni ordinari, senza alcun pagamento, purchè muniti di un foglio di riconoscimento.

PRENOTAZIONE DI POSTI. — I posti nei treni di lusso possono essere prenotati (salvo che, come fu avvertito, dai portatori di biglietti di andata-ritorno o di abbonamento) fino ad un'ora prima della partenza dei treni, presso le Agenzie della Compagnia dei Wagons-Lits o presso i suoi uffici nelle stazioni.

Le Agenzie della Compagnia dei Wagons-Lits sono le seguenti:

a *Milano*, Agenzia Centrale della Compagnia presso il Grand Hôtel Milan; Agenzia Gondrand, Galleria V. E.; Agenzia T. Cook and Son, via Manzoni, 7;

a *Genova*, Agenzia Gondrand, Galleria Mazzini, 41 rosso; Agenzia T. Cook and Son, piazza della Meridiana;

a *S. Remo*, Agenzia E. M. Heywood, via Vittorio Emanuele, 15; ed Agenzia Cook, stessa via;

a *Bordighera*, Agenzia Berry, Casa Balestra;

a *Roma*, Agenzia in Piazza S. Silvestro;

a *Napoli*, Agenzia Grimaldi, via S. Brigida e Corso Umberto I, 283; ed Agenzia Cook, Piazza dei Martiri.

Gli uffici di Stazione esistono a Torino P. N., Milano C., Verona, Venezia, Ventimiglia, Genova P. P., Firenze S. M. N., Bologna, Napoli, Palermo.

Per i posti prenotati le Agenzie suddette riscuotono un diritto di locazione di L. 3 per i posti per destinazioni estere, e di L. 1,50 per quelli per destinazioni italiane.

Successivamente, cioè quando manca meno di un'ora alla partenza del treno, i posti sono distribuiti unicamente dagli Uffici della Compagnia Wagons-Lits, presso le stazioni e non è dovuto il diritto suddetto.

Nelle località dove non esistono Agenzie della Compagnia Wagong-Lits nè questa ha un Ufficio di rappresentanza nelle rispettive stazioni, queste ultime hanno l'obbligo di prestarsi a comunicare alla più prossima Agenzia od Ufficio di stazione le eventuali richieste che le venissero fatte di prenotazione di posti, dietro pagamento, da parte del richiedente, delle necessarie spese postali o telegrafiche.

Le stazioni in parola debbono limitarsi solo a dare tali comunicazioni, essendo obbligo della Compagnia dei Wagons-Lits di provvedere a tutto quanto occorre per l'assegnazione dei posti e la riscossione delle relative sopratasse e dei supplementi di prezzo.

IX. — Spedizione dei bagagli.

Fatta eccezione per i bagagli che in base alle norme ordinarie di tariffa possono essere, e vengono, tenuti presso di sè dai viaggiatori, tutti gli altri debbono essere regolarmente spediti.

L'accettazione e la registrazione dei bagagli per i treni di lusso, per gli stessi percorsi stabiliti per i viaggiatori, viene fatta a cura delle stazioni colle norme consuete e coll'applicazione delle tariffe ordinarie in servizio interno od in servizio internazionale, secondo la destinazione loro.

Le Stazioni debbono accettare per la spedizione col treno di lusso Cannes-Vienna i bagagli destinati alle località russe, e ciò anche quando i viaggiatori siano in possesso per il percorso oltre Vienna di biglietti di 2ª classe.

Sui colli debbono essere applicate, oltre le solite etichette, anche quelle speciali prescritte per alcuni treni di lusso.

In particolare, per le spedizioni dirette alle stazioni russe, sono da adoperarsi gli appositi documenti di trasporto redatti in diverse lingue, cioè francese, italiana, tedesca e russa, e consistenti in due stampati per ciascuna corrispondenza; l'uno sciolto costituente *il foglio di via,* l'altro a bollettario formante lo *scontrino.* Questo ultimo consta: della *matrice* (o « tronco allo scontrino »), dello *scontrino* propriamente detto, e di sei

etichette da staccarsi nella quantità occorrente per essere applicate ai singoli colli componenti la spedizione.

Qualora il numero dei colli componenti una spedizione sia maggiore di quello delle etichette annesse allo scontrino (6) si fa luogo, per l'eccedenza, ad un'altra registrazione. Il foglio di via, lo scontrino e le etichette essendo, come è più sopra accennato, esclusivi per ciascuna corrispondenza, portano già stampata l'indicazione delle stazioni di partenza e di destinazione e del relativo instradamento. Lo scontrino poi e le etichette portano anche il numero di spedizione che deve essere trascritto a mano sul corrispondente foglio di via.

Il foglio di via scorta la spedizione e viene all'uopo consegnato al conduttore del treno; la matrice (tronco allo scontrino) rimane alla stazione di partenza, e lo scontrino viene rilasciato al viaggiatore.

Sul percorso italiano i bagagli sono trasportati in consegna ai conduttori ferroviari, ma alle manipolazioni che si rendessero necessarie per la visita doganale, ecc., devono provvedere gli agenti della Compagnia Wagons-Lits.

In corrispettivo di tali prestazioni e delle spese richieste dalla visita doganale che viene effettuata durante la corsa dei treni per i bagagli in partenza dall' Italia e destinati all'estero, deve riscuotersi, oltre alle tasse di trasporto, una sopratassa di lire 1 per ogni spedizione diretta in Francia, in Isvizzera od in Austria, e di lire 2 per ogni spedizione diretta in Germania od in Russia. Tale sopratassa dovrà essere fatta figurare sugli scontrini e sui fogli di via sotto il titolo di « sovratassa visita doganale ».

I bagagli registrati in semplice transito dell'Italia viaggeranno chiusi nei compartimenti piombati dei bagagliai.

Per non intralciare l'operazione della visita doganale dei bagagli provenienti dall'estero e registrati per destinazioni italiane, occorre che quelli spediti da stazioni italiane prossime ai confini e destinati ad altre stazioni italiane siano tenuti separati da quelli provenienti dall' estero e non stati ancora sottoposti alla visita doganale.

Per i bagagli provenienti dalla Russia è pure da avere

presente che i relativi documenti sono datati secondo il calendario Giuliano, in arretrato, come si è detto per i biglietti, di 13 giorni sul nostro.

X. — Spedizione di cani.

I cani sono trasportati coi treni di lusso alle condizioni ed ai prezzi ordinari, restando quindi esclusa la registrazione in servizio internazionale. Oltre la tassa normale di trasporto, da applicarsi dalla stazione di partenza, sarà riscossa dal personale della Compagnia Wagons-Lits una sopratassa del 20% a favore della propria Amministrazione.

Il proprietario dovrà di ciò essere avvertito al momento dell' accettazione del trasporto.

XI. — Trasporto di fiori freschi col treno di lusso Cannes-Nizza-Vienna.

Col treno di lusso Cannes-Nizza-Vienna possono essere effettuati trasporti di fiori freschi da talune stazioni francesi indicate ed italiane in destinazione di altre austriache e russe, alle condizioni ed ai prezzi risultanti dalla relativa tariffa.

Le spedizioni sono da carteggiarsi coi documenti stabiliti per la registrazione dei bagagli rispettivamente per l'Austria e per la Russia, secondochè siano destinate all'uno o all'altro paese.

I trasporti vengono consegnati alla stazione di partenza da un apposito agente della Compagnia dei Wagons-Lits, il quale, oltre a ritirare dalla stazione stessa gli scontrini, contro pagamento delle relative tasse, presenta già compilato un elenco di consegna, che deve essergli restituito firmato e completato coll'indicazione degl' importi pagati.

I colli vengono poi dagli agenti della stazione consegnati al conduttore della Compagnia Wagons-Lits il quale rilascia ricevuta, come praticasi pei bagagli dai conduttori ferroviari.

Le stazioni italiane ammesse al detto servizio (Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletti, S. Remo, Pegli e Genova P. P.), uniformandosi alle Norme contabili, debbono eseguire le scrittura-

zioni sopra apposito bollettario, apponendo tanto sulla matrice quanto sulle sezioni l'indicazione « Fiori freschi ».

Le spedizioni debbono essere inscritte separatamente sul resoconto dopo quelle dei bagagli, sotto una rubrica da intitolarsi « Fiori freschi spediti col treno N V ».

L'addebitamento del montare complessivo delle tasse deve aver luogo mediante scritturazione nel quadro esterno del resoconto, sopra una riga in bianco colla suaccennata indicazione.

Resta inteso che a norma dell'articolo 10 delle vigenti tariffe non sono ammesse spedizioni composte di colli appartenenti a diversi mittenti, oppure diretti a diversi destinatari.

XII. — Trasporto gratuito di cibi e bevande occorrenti per il servizio dei treni.

E' autorizzato il trasporto gratuito nei treni di lusso dei cibi e delle bevande occorrenti per il servizio della Carrozza-Ristorante. Le quantità di essi ammessi al trasporto gratuito devono essere proporzionate ai bisogni del percorso dei treni in Italia. I controllori ferroviari devono verificare se non avvengono abusi ed in caso ne rilevassero, riferire tosto ai loro superiori immediati.

XIII. — Proibizione di eseguire altri trasporti nei treni di lusso.

All'infuori dei trasporti espressamente indicati nei precedenti articoli, nessun altro, nè ferroviario, nè postale, dovrà essere ammesso nei treni di lusso.

La corrispondenza esclusivamente di servizio e di carattere urgente potrà essere trasportata in questi treni.

Ordine di Servizio N. 14.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di servizio N. 79-1907).

Le Società cooperative di consumo, costituitesi fra gli agenti ed operai ferroviari residenti a *Rimini* e *Santhia*, sono state ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento di cui l'Ordine di servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Le predette Società dovranno, pertanto, essere inscritte nell'elenco allegato *A* del Regolamento medesimo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 15.

(SERVIZIO VIII).

Disposizioni concernenti i trasporti sulla ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

(Vedi Ordine Gen N. 21-1907, Ordine di Serv. N. 104-1907 ed Ordine Gen. N. 1-1908).

I. TARIFFE. — Col 21 corrente tutti indistintamente i trasporti viaggiatori, bagagli, merci, veicoli, bestiame, ecc. fra le stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani e quelle del Continente potranno essere effettuati in servizio diretto, coll'applicazione, per l'intero percorso e col cumulo delle distanze, delle tariffe attualmente valevoli per i trasporti fra le

stazioni della ex Rete Sicula ed il Continente, comprese le sopratasse del 3 % e dell' 1 % per gli Istituti di previdenza anche per il percorso sulla linea Palermo-Marsala-Trapani.

Per conseguenza, pei trasporti merci, veicoli, bestiame ecc. fra le stazioni della linea predetta e quelle del Continente non avrà altrimenti luogo la rispedizione alla stazione di Palermo Centrale.

Colla stessa data le indicate sopratasse del 3 % e dell' 1% dovranno essere riscosse, per il percorso sulla ripetuta linea, anche pei trasporti fra le stazioni della ex Rete Sicula e quelle della linea stessa, restando così limitata ai soli trasporti in servizio locale della linea Palermo-Marsala-Trapani l'applicazione delle imposte erariali nella misura del 13 % e del 2 %.

Premesso poi che, per quanto concerne le nuove tariffe per biglietti d'abbonamento, rimangono ferme le disposizioni impartite coll'Ordine di Servizio N. 104-1907 (comma *a*), si avverte che, parimenti col 21 andante, l'applicazione della tariffa differenziale *A* pei viaggiatori e della tariffa differenziale per bagagli verrà ammessa anche pei trasporti fra le stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani e quelle della ex Rete Sicula.

All'infuori di quanto è detto nei due capoversi precedenti null'altro viene innovato circa l'applicazione delle tariffe viaggiatori, bagagli, merci, veicoli, bestiame ecc. pei trasporti fra le stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani e quelle della ex Rete Sicula.

Nei riguardi infine dei servizi cumulativi colle Amministrazioni secondarie del Continente le stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani potranno corrispondere direttamente con le stazioni di quelle di dette Amministrazioni, che sono ammesse al servizio cumulativo colle stazioni della ex Rete Sicula.

II. STAZIONI. — I nomi delle stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani e le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste risultano dal prospetto allegato *A*.

In base a detto prospetto devono essere fatte opportune

aggiunte nell'Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (Edizione gennaio 1901).

III. — DISTANZE. — Le distanze chilometriche fra stazione e stazione della linea Palermo-Marsala-Trapani risultano dalla tabella allegato *B*.

Circa il computo delle distanze fra le stazioni della linea stessa e le altre della Rete dello Stato si fa presente quanto appresso:

a) Le stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani riceveranno dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze appositi Prontuari con le distanze per tutte le altre stazioni della Rete da valere per i trasporti dei viaggiatori e bagagli in base alla Tariffa differenziale *A*) e per quelli delle merci.

b) Le Stazioni Continentali procederanno come segue:

1° Pei trasporti viaggiatori in base alla Tariffa differenziale *A*) e per quelli di bagagli in base alla tariffa differenziale, dovranno introdurre, nel relativo Prontuario delle distanze, le nuove stazioni risultanti dall' allegato *C* con le distanze, per la via più breve, che si otterranno sommando i chilometri che nel detto Prontuario risultano esposti per Palermo centrale con quelli indicati nell' allegato stesso per tale stazione di transito. La via da esporsi per ogni nuova stazione è quella che, nello stesso Prontuario delle distanze, risulta indicata per Palermo centrale.

2° Per i trasporti merci, formeranno le nuove distanze, sulla via più breve, sommando i chilometri che attualmente le stazioni hanno, nei relativi prontuari, per Villa S. Giovanni o Reggio Calabria Porto con i chilometri indicati nel predetto allegato *C* per Villa S. Giovanni o Reggio Calabria Porto.

c) Le stazioni del Compartimento di Palermo, fatta eccezione di quelle di cui al comma *a*), continueranno a valersi, per le distanze nei riguardi dei trasporti merci, dei prontuari attualmente in uso.

Invece, per i trasporti viaggiatori in base alla Tariffa differenziale *A*) e per quelli di bagagli in base alla tariffa differenziale, si regoleranno nel modo indicato per le stazioni continentali nel comma *b*) punto 1°.

Scritturazioni delle stazioni. — Le stazioni della linea Palermo-Marsala-Trapani appartengono alla giurisdizione della Divisione Controllo Prodotti di Messina e debbono, a tutti gli effetti contabili, operare ed essere considerate come appartenenti alla ex-Rete Sicula.

In ragione di tale caratteristica ad esse attribuita le stazioni anzidette debbono attenersi alle Istruzioni N. 10-1906 (pel servizio delle merci) e N. 6-1907 e 15-1907 (pel servizio viaggiatori, bagagli e telegrafi) del Servizio Centrale IX, riguardo alla scritturazione dei trasporti nei singoli riassunti e riepiloghi ed alla compilazione dei vari elaborati, osservando, inoltre, tutte le altre disposizioni vigenti in materia.

Versamenti delle stazioni. — I versamenti da effettuarsi alla Cassa del Compartimento di Palermo, ai termini delle Istruzioni impartite coll'Ordine Generale N. 21-1907, dovranno, d'ora innanzi, essere eseguiti alle date risultanti, per ogni singola stazione, dall'apposito prospetto Allegato *D* alla presente pubblicazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Quadro delle stazioni della linea **PALERMO-MARSALA-TRAPANI**

con le indicazioni dei servizi ai quali sono abilitate e degli impianti fissi di cui sono provviste

AGGIUNTE da introdursi nell' «Elenco delle Stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche» (Ediz. Gennaio 1901).

Pagina del prontuario, ecc.	Rete	Stazioni	Linea	Provincie	Numero delle tabelle, ecc.	Servizi ai quali sono abilitate le stazioni, gli scali, ecc.								Impianti fissi						
						Viaggiatori	Bagagli	Merci			Veicoli	Bestiame	Telegrammi di servizio e privati	Piani caricatori		Grue fisse		Bilance a ponte		Sagoma limite
								a G. V.	P. V. accelerata	P. V. ordinaria				di testa	di fianco	Quantità	Portata per Tonn.	Quantità	Portata per Tonn.	
10	St.	Alcamo Calatafimi	Palermo – Marsala – Trapani	Trapani	123	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	3	1	20	S. l.
14	»	Balestrate	»	Palermo	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
id.	»	Bambina	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.	—	F	—	—	1	20	S. l.
20	»	Campobello di Mazzara	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
21	»	Capaci	»	Palermo	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
22	»	Carini	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
24	»	Castellammare	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
25	»	Castelvetrano	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	6	1	20	S. l.
28	»	Cinisi Terrasini	»	Palermo	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
37	»	Gibellina	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
39	»	Isola Femmine	»	Palermo	»	V	B	G.v.	—	—	—	—	S.P.	—	—	—	—	—	—	—
42	»	Lo Zucco Montelepre	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
43	»	Marausa	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.	—	F	—	—	—	—	S. l.
44	»	Marsala	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	6	1	20	S. l.
id.	»	Mazzara	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	3	1	20	S. l.
53	»	Paceco	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	—	—	—
id.	»	Palermo Lolli	»	Palermo	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	5½	1	20	S. l.
54	»	Partinico	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	3	1	20	S. l.
61	»	Ragattisi	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.	—	F	—	—	—	—	S. l.
68	»	S. Lorenzo	»	Palermo	»	V	B	G.v.	A	O	—	—	S.P.	—	F	—	—	1	20	—
69		S. Nicola	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
id.	»	Salemi Santa Ninfa	»	id.	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	—	—	1	20	S. l.
73	»	Segesta (*fermata*)	»	id.	»	V (10)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	»	Sferracavallo (*ferm.*)	»	Palermo	»	V (8)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
76	»	Spagnuola	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	—	F	—	—	1	20	S. l.
78	»	Terrenove (*fermata*)	»	id.	»	V (8)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
id.	»	Tommaso Natale	»	Palermo	»	V	B	G.v.	—	—	—	—	S.P.	—	—	—	—	—	—	—
80	»	Trapani	»	Trapani	»	V	B	G.v.	A	O	V	B	S.P.	T	F	1	3	1	20	S. l.
id.	»	Trappeto (*fermata*)	»	Palermo	»	V (9)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(8) Per determinate località e colle restrizioni appositamente stabilite. La distribuzione dei biglietti è fatta dagli agenti dei treni.
(9) id. id. id. id. id. id. id.
(10) id. id. id. id. id. id. id.

(123) Linea PALER

Palermo Centrale														
6	**Palermo Lolli**													
11	6	**S. Lorenzo**												
15	10	5	**Tommaso Natale**											
17	12	6	2	*Sferracavallo*										
19	14	9	4	3	**Isola Femmine**									
22	17	12	7	6	3	**Capaci**								
27	22	16	12	10	8	5	**Carini**							
38	33	28	24	22	20	17	12	**Cinisi Terrasini**						
49	44	39	35	33	31	28	23	11	**Lo Zucco Montelepre**					
52	47	42	38	36	34	31	26	14	3	**Partinico**				
60	55	50	46	44	42	39	34	22	11	8	*Trappeto*			
63	58	53	49	47	45	42	37	25	15	12	4	**Balestrate**		
73	67	62	58	56	54	51	46	35	24	21	13	10	**Castellamma**	
80	75	70	65	64	61	58	54	42	31	28	20	17	8	*Segest*
83	78	73	69	67	65	62	57	45	35	32	24	21	11	4
94	88	83	79	77	75	72	67	56	45	42	34	31	22	14
104	99	94	90	88	86	83	78	66	56	53	45	41	32	25
120	115	110	106	104	102	99	94	82	72	69	61	57	48	41
129	123	118	114	112	110	107	102	91	80	77	69	66	57	49
134	129	124	119	118	115	112	108	96	85	82	74	71	62	55
143	138	132	128	126	124	121	117	105	94	91	83	80	71	63
154	149	144	140	138	136	133	128	116	106	103	95	92	82	75
158	153	147	143	141	139	136	132	120	109	106	98	95	86	78
164	159	153	149	147	145	142	137	126	115	112	104	101	92	84
170	165	160	156	154	152	149	144	132	121	118	110	107	98	91
176	171	165	161	159	157	154	150	138	127	124	116	113	104	96
181	176	170	166	164	162	159	155	143	132	129	121	118	109	101
190	185	180	175	174	171	168	164	152	141	138	130	127	118	111
195	189	184	180	178	176	173	168	157	146	143	135	132	123	115

…O-MARSALA-TRAPANI

…no Calatafimi

Gibellina													
11	**Salemi Santa Ninfa**												
27	17	**Castelvetrano**											
35	25	9	**Campobello di Mazzara**										
41	30	14	6	**S. Nicola**									
50	39	23	15	9	**Mazzara**								
61	51	35	26	21	12	**Bambina**							
65	54	38	30	24	16	4	*Terrenove*						
71	60	44	36	30	21	10	6	**Marsala**					
77	66	50	42	37	28	16	13	7	**Spagnuola**				
83	72	56	48	42	33	22	18	13	6	**Ragattisi**			
88	77	61	53	47	39	27	23	18	11	6	**Marausa**		
97	86	70	62	56	48	36	34	27	20	15	10	**Paceco**	
101	91	75	66	61	52	41	37	31	25	19	14	5	**Trapani**

DISTANZE CHILOMETRICHE dalle stazioni sottoindicate ai transiti di PALERMO Centrale, VILLA S. GIOVANNI e REGGIO CALABRIA PORTO.

STAZIONI	Distanze chilometriche per		
	Palermo Centrale	Villa S. Giovanni (1)	Reggio C. Porto (1)
Alcamo Calatafimi	83	324	331
Balestrate	63	304	311
Bambina	154	395	402
Campobello di Mazzara	129	370	377
Capaci	22	263	270
Carini	27	268	275
Castellammare	73	314	321
Castelvetrano	120	361	368
Cinisi Terrasini	38	279	286
Gibellina	94	335	342
Isola Femmine	19	260	267
Lo Zucco Montelepre	49	290	297
Marausa	181	422	429
Marsala	164	405	412
Mazzara	143	384	391
Paceco	190	431	438
Palermo Lolli	6	247	254
Partinico	52	293	300
Ragattisi	176	417	424
S. Lorenzo	11	252	259
S. Nicola	134	375	382
Salemi S. Ninfa	104	345	352
Spagnuola	170	411	418
Tommaso Natale	15	256	263
Trapani	195	436	443

(1) Per formare la distanza sulla via più breve, per i trasporti merci, le stazioni continentali si varranno delle indicazioni sopraesposte per il transito di *Villa S. Giovanni*, fatta eccezione della stazione di *S. Caterina Reggio* e di quelle della tratta *Reggio Calabria Centrale–Squillace*, le quali si serviranno delle indicazioni segnate per il transito di *Reggio Calabria Porto*.

VERSAMENTI delle Stazioni della linea PALERMO - MARSALA-TRAPANI seguendo le norme contenute nella Istruzione N. 3 - 1906 del Servizio II.

STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti
Alcamo Calatafimi	A	Marausa	C
Balestrate	A	Marsala	A
Bambina.	B	Mazzara	A
Campobello di Mazzara . . .	A	Paceco	C
Capaci	B	Palermo Centrale	A
Carini	A	Palermo Lolli.	A
Castellammare	A	Partinico	A
Castelvetrano.	A	Ragattisi	C
Cinisi Terrasini	A	S. Lorenzo	C
Gibellina	A	S. Nicola	F
Isola Femmine	B	Salemi S. Ninfa	A
Lo Zucco Montelepre	B	Spagnuola	C
		Tommaso Natale	F
		Trapani.	A

Ordine di Servizio N. 13.

Treno di lusso Cannes-Firenze (Roma).

A partire dal 22 corrente viene iniziato il servizio del nuovo treno di lusso Cannes-Firenze (Roma),

Il detto treno verrà effettuato giornalmente e sul percorso italiano farà servizio viaggiatori e bagagli, con le norme risultanti dall'orario murale in data 15 Novembre 1907, a Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletti, San Remo, Porto Maurizio, Alassio, Savona, Pegli, Genova, Spezia, Avenza, Pisa e Firenze.

Tale treno è compreso negli orari di servizio (orario generale in vigore) ed è designato con la sigla C R pel senso dei treni dispari e con quella R C pel senso inverso.

Per tale servizio verrà effettuato apposito trèno pel percorso Cannes-Firenze e viceversa, che avrà in composizione due bagagliai, due sleeping-cars ed una vettura ristorante.

Come da disposizioni speciali già date agli Uffici e Stazioni interessate, uno sleeping-cars ed un bagagliaio del treno in arrivo a Firenze, verranno aggiunti al diretto 513 col quale proseguiranno per Roma, per essere rinviati in senso inverso col 514 e da questo passati all' R C. Il primo treno partirà tanto da Cannes, quanto da Firenze il 22 Gennaio.

Per tutte le altre disposizioni di servizio si richiama la Istruzione allegata all'Ordine di servizio n. 12, 1908.

Le Direzioni Compartimentali interessate, ognuna per la propria giurisdizione, daranno tutte le disposizioni necessarie per assicurare la regolare attivazione di questo treno, ed accuseranno ricevimento del presente al Servizio Centrale VII.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 4.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione di Belle Arti in Firenze.

In occasione dell'Esposizione sopraindicata dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale 1ª sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno, dal 1° Febbraio al 15 Luglio 1908.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI.

Andata: dal 1° al 20 Febbraio 1908.
Ritorno: dal 17 Marzo al 15 Luglio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 4. 25 GENNAIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, gennaio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

DECRETO REALE 31 *Dicembre* 1907, *n.* 813, *col quale è approvata la convenzione* 1° *giugno* 1907 *tra il Governo e la Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia, per la liquidazione della gestione della rete Sicula al* 30 *giugno* 1905. (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvata, con la modificazione di cui al seguente art. 2, l'annessa Convenzione stipulata, in data 1° giugno 1907, fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro da una parte, e la Società italiana per le strade ferrate della Sicilia dall'altra, per la liquidazione della gestione della rete Sicula al 30 giugno 1905.

Art. 2.

Al credito dello Stato verso la Società per il deprezzamento del materiale rotabile sarà aggiunta la somma di L. 86,829.33 (ottantaseimila ottocentoventinove e trentatre).

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 31 dicembre 1907.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 8, dell'11 gennaio 1908.

CONVENZIONE

per la liquidazione della gestione della Rete Sicula.

Fra le Loro Eccellenze i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, nelle persone dei signori: avv. prof. comm. Emanuele Gianturco, e avv. comm. Paolo Carcano in rappresentanza del Governo; e il signor comm. Luigi Mauceri, vice-direttore generale della Società italiana per le strade ferrate della Sicilia (Società anonima, sede in Roma, capitale versato L. 20,000,000 in corso di ammortamento); in rappresentanza della Società medesima, come da delegazione risultante da deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 16 maggio 1907, che si allega alla presente, si è convenuto quanto appresso:

Art. 1.

Gli accordi in data 20 aprile 1905 allegati al disegno di legge n. 252, presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 28 giugno 1905, per la liquidazione, fra lo Stato e la Società per le strade ferrate della Sicilia, in rapporto alla gestione dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905, si intendono confermati, salvo le modificazioni di cui appresso.

Art. 2.

La liquidazione delle somme a debito od a credito dello Stato, in conseguenza della cessazione del contratto di esercizio della rete Sicula approvato con la Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), verrà continuata ed ultimata in base ai criteri di determinazione specificati nell'allegato *A* della presente convenzione, il quale annulla e sostituisce l'allegato n. 1 al punto *I* degli stessi accordi 20 aprile 1905.

Art. 3.

Riguardo alla cessione degli studi e progetti delle ferrovie complementari e di altre linee della Sicilia, concordata al n. 1

del punto II dei ripetuti accordi, le cui condizioni rimangono invariate, la Società rinuncia alla riscossione della somma di L. 282,434.48 convenuta col Ministero dei lavori pubblici per detta cessione, come dall'apposito atto 9 febbraio 1907, ed autorizza inoltre lo Stato a riscuotere in proprio la somma di L. 40,000 dovuta dal signor visconte Combes de Lestrade, in virtù dell'atto 19 marzo 1907, per l'acquisto condizionato del progetto della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, nel quale atto lo Stato viene a surrogarsi alla Società.

Art. 4.

La compartecipazione dello Stato agli utili sociali eccedenti il 7.50 per cento lordo, a tutto l'esercizio 1904-1905, rimane stabilita in applicazione dei punti II e VI dei precedenti accordi ed in seguito alla verifica contabile dei relativi bilanci, nella somma di L. 186,290.63.

Art. 5.

Essendo state effettuate, nelle forme prescritte dal contratto di esercizio sopraindicato, le operazioni di riconsegna della rete, il punto III degli accordi 20 aprile 1905 rimane annullato.

Riguardo alla somma di L. 1,128,903.26, di cui al punto stesso, somma che, per effetto di nuovi e migliori accertamenti (allegati *B* e *C*) e di altre domande presentate dalla Società dopo il 20 aprile 1905 (allegato *D*), ascende ora in totale a L. 1,485,581.64, resta stabilito che col pagamento delle complessive L. 405,000, di cui ai nn. 21 e 22 dell'allegato *A* alla presente Convenzione, la Società si intende tacitata di ogni suo avere per gli anzidetti titoli, rinunciando così alla richiesta maggior somma di L. 1,080,581.64.

Art. 6.

La Società acconsente inoltre ad elevare a L. 1,413,709.37 la somma di L. 1,000,000 che, secondo il punto V dei precedenti accordi, si era obbligata di corrispondere allo Stato sulla propria riserva straordinaria.

Art. 7.

Al pagamento delle somme liquidate o da liquidarsi a carico dello Stato in base al presente atto, operata la compensazione con quelle a carico della Società, e dedotti i diversi acconti già pagati, ascendenti complessivamente a L. 19,000,000, in conto capitale, all'infuori della somma pagata a parte per il riscatto del materiale di navigazione dello Stretto di Messina, sarà provveduto entro il 20 settembre e 20 dicembre 1907 ed entro il 20 giugno 1908, rispettivamente per il montare dei crediti ulteriormente resi certi e liquidi alle date medesime, salvo il pagamento a saldo.

L'interesse da conteggiarsi, nei rapporti tra Stato e Società per effetto della liquidazione e per le anticipazioni fatte dalla Società stessa a favore dei Fondi speciali, della Cassa aument patrimoniali per lavori eseguiti in conto fondi stanziati sul bilancio dello Stato, è fissato per il periodo posteriore al 30 giugno 1905, nella ragione semplice del 3.65 per cento, al netto della imposta di ricchezza mobile, anche rispetto al reddito industriale, restando ferme le condizioni di contratto pel periodo anteriore, sia riguardo al saggio, che alla decorrenza dell'interesse.

Art. 8.

Mediante gli accordi risultanti dal presente atto rimangono definite e transatte tutte le questioni che siano sorte o siano per sorgere fra il Governo e la Società, e, all'infuori degli effetti nascenti dagli accordi stessi e dei risultati della liquidazione delle diverse gestioni in corso di contabilità, s'intende cessato ogni rapporto di dare e di avere fra loro.

E' fatto salvo ogni eventuale diritto dello Stato in dipendenza delle espropriazioni eseguite dalla Società per la costruzione delle linee contemplate dalla legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª.

Rimane impregiudicata la questione concernente il disavanzo degli Istituti di previdenza del personale, e rimangono del pari correlativamente impregiudicate le questioni relative

ai maggiori contributi che la Società ritiene esserle stati imposti dal Governo indebitamente verso i detti Istituti, e l'altra per sovratasse applicate dal Governo a trasporti ferroviari in virtù della legge 20 marzo 1900, n. 101, e per le quali la Società crede di aver diritto ad un compenso ai sensi dell'articolo 15 del contratto di esercizio.

Art. 9.

Al presente atto ed a tutti quelli occorrenti alla sua esecuzione ed applicazione, sarà applicabile l'art. 37 del contratto di esercizio.

Art. 10.

Gli accordi risultanti dalla presente Convenzione e dall'allegato *A*, vengono presi dalle due parti corrispettivamente e correlativamente in via di transazione, e senza pregiudizio dei diritti ad esse competenti in relazione alle varie partite rispettive, per il caso che la Convenzione stessa non venga approvata, per quanto riguarda la Società, a norma dei propri statuti, entro il 15 giugno p. v., e, per quanto riguarda lo Stato, per legge, non più tardi del 31 dicembre p. v.

Roma, 1° giugno 1907.

Il ministro dei lavori pubblici
E. GIANTURCO.
Il ministro del tesoro
CARCANO.
Il vice-direttore generale della Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia
LUIGI MAUCERI.

Testi: G. BERNASCONI.
CIGLIANA.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
CARCANO.

ALLEGATO **A.**

Situazione contabile contenuta negli accordi del 20 aprile 1905 aggiornata sulla base dei risultati delle operazioni di riconsegna della rete Sicula e delle risultanze della contabilità al 30 novembre 1906 colla indicazione dei criteri di componimento delle relative questioni.

NB. — La data del 30 novembre 1906 è quella dell'ultima contabilità accertata.

Debiti dello Stato verso la Società

TITOLI DEL DEBITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
a) *Conti patrimoniali.*		
1. Materiale rotabile venduto dallo Stato alla Società e da riacquistarsi dallo Stato medesimo . . . . L.	10,130,903 94	1. Consistenza inventariale tenuto conto delle riparazioni 1885 (L. 172,221. 21).
2. Materiale rotabile acquistato dalla Società ai sensi della legge 25 febbraio 1900, n. 56 »	4,411,717 89	2. Quale verrà a risultare nell'ulteriore corso della liquidazione delle forniture ai sensi della Convenzione del 24 aprile 1900, con l'accreditamento allo Stato delle multe trattenute ai fornitori.
3. Materiale d'esercizio venduto dallo Stato alla Società al 30 giugno 1885 e da riacquistarsi dallo Stato medesimo come da inventario . . . . »	1,219,977 21	3. Consistenza inventariale accertata dalla Commissione del 1885.
4. Materiale d'esercizio di proprietà sociale »	256 413 58	4. Lo Stato acquista questo materiale col deprezzamento del 15 per cento. Il valore del materiale stesso venne indicato dalla Commissione di riconsegna in lire 279,098.68 in base alla situazione inventariale; a questo valore si debbono aggiungere L. 18,314 90 che rappresentano il valore dei modelli delle officine e di altri materiali di esercizio, e dedurvi lire 26,000 per materiale rifiutato e per deficienze, più L. 15,000 importo dei piani e profili, di cui qui appresso.
4-*bis* Piani e profili . . . . »	15,000 —	4-*bis*. I piani e profili consegnati dalla Società vengono acquistati per la somma di L. 15,000.
5. Approvvigionamenti e scorte . . . . »	3,514,945 32	5. Questo montare risulta dagli atti della Commissione di riconsegna.
5-*bis*. Stampati, oggetti di cancelleria e materie di consumo in distribuzione al 30 giugno 1905 . . . . »	218,826 82	5-*bis* Il valore inventariale di questi stampati, ecc. fu indicato dalla Commissione di riconsegna in L. 247,976.89; da tale importo è stato stabilito di togliere lire 18,314.90 rappresentante il valore dei modelli delle officine (vedi n. 4), più lire 2208 64 per erronei conteggi, più la somma di L. 8626 51 fissata in linea transattiva come svalutazione di alcuni materiali.

TITOLI DEL DEBITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
6. Cauzione nelle Casse dello Stato, versata nel 1885 . . . . »	1,515,360 93	6. Si conferma la somma di cui contro.
7. Lavori eseguiti dalla Società in dipendenza dall'art. 96 del capitolato . . . . . L.	133,386 91	7. Risultato delle liquidazioni accertate dalla Commissione di riconsegna delle linee.
b) *Debiti diversi dello Stato.*		
8. Lavori e provviste in corso di liquidazione da portarsi a carico del bilancio dello Stato e dei fondi di riserva e Cassa aumenti patrimoniali . . . . »	775,449 08	8. Si ammette la somma che risulterà dai conti di liquidazione debitamente accertati dall'Ufficio di riscontro e dal Servizio XIII delle ferrovie dello Stato.
9. Materiale rotabile acquistato per le linee complementari . . . . »	6,103 05	9. Si ammetterà la somma che risulterà dai conti di liquidazione debitamente accertati dall'Ufficio di riscontro e dal Servizio XIII delle Ferrovie dello Stato
10. Ampliamento delle officine di Palermo e di Messina . . . . »	—	10. Si ammetterà la somma che risulterà dai conti di liquidazione debitamente accertati dall'Ufficio di riscontro e dal Servizio XIII delle ferrovie dello Stato.
11. Lavori in conto capitale per ampliamento delle stazioni della rete principale . . »	—	11. Id id
12. Costruzioni per conto dello Stato a rimborso di spesa. . . . . »	11,625 89	12. Id. id.
13. Spese per la causa Vella . . . . . »	—	13. La Società rinunzia a questa partita.
14. Spese per delimitazione ferroviaria in seguito alla formazione del nuovo catasto »	1,159 10	14. Si ammette in quanto riguardi la fornitura dei termini lapidei.
15. Ampliamento del ponte sul fiume Anapo »	125,211 16	15. Sarà pagata alla Società la somma risultante dalla liquidazione già presentata al Ministero dei lavori pubblici.
16. Migliorie apportate al caffè-ristorante di Termini . . . . »	—	16. La Società rinunzia a questa partita.
17. Concorso nell'esperimento per l'adozione del combustibile liquido per locomotive . . »	20,000 —	17. Il concorso dello Stato si ammette nella somma di L. 20,000 su quella di lire 35,228.17 spesa dalla Società, delle quali L. 25,222 14 per dazi doganali.
c) *Noleggio del materiale rotabile.*		
18. Noleggio di 110 carri e di una vettura salone . . . . »	18,896 13	18 Cifra convenuta per contributo a carico del 3° fondo di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali.
d) *Materiale di navigazione*		
19. Noleggio del piroscafo *Toscana* . . . »	1,000 —	19. È ammesso nella cifra di L. 1000.

TITOLI DEL DEBITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
e) *Fondi di riserva e Cassa A. P.*		
20. Saldo dei tre fondi e della Cassa A. P. L.	1,022,811 75	20. La contabilità al 30 novembre 1906 porta un credito della Società per L. 1,022,811.75; si ammette il credito nella somma che verrà definitivamente accertata dalle liquidazioni e verifiche in corso.
f) *Miglioramenti eseguiti dalla Società.*		
21. Miglioramenti delle linee che hanno aumentato l'ente patrimoniale dello Stato . . »	150,000 —	21. La Società ha presentato un elenco di miglioramenti eseguiti alle linee per un importo di L. 661,751.71 (V. alleg. B); si ammette il credito della Società limitatamente al montare di L. 150,000.
22. Miglioramenti apportati dalla Società al materiale rotabile, piroscafi e officine . »	255,000 —	22. La Società ha presentato un elenco di miglioramenti eseguiti al materiale rotabile, ai piroscafi ed alle officine per un importo di L. 6901.24 94 (V. allegato C); si ammette il credito della Società limitatamente al montare di L. 255,000.

Crediti dello Stato verso la Società

TITOLI DEL CREDITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
a) *Conti patrimoniali.*		
23. Importo delle deficienze di manutenzione delle linee . . . . L.	245,049 08	23. Importo determinato dalla Commissione di riconsegna.
24. Deprezzamento del materiale rotabile acquistato al 30 giugno 1885 . . . . . . »	275,450 85	24. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
25. Deprezzamento del materiale rotabile acquistato in dipendenza dalla legge 25 febbraio 1900, n. 56 . . . . »	133,888 56	25. Importo risultante dal prospetto presentato dalla Commissione di riconsegna.
26. Deprezzamento del materiale rotabile acquistato con fondi dello Stato dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 . . . . »	781,854 32	26. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.

TITOLI DEL CREDITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
27. Riparazioni dal materiale rotabile . . L.	263,856 38	27. Importo complessivo delle spese di riparazione calcolate dalla Commissione di riconsegna del 1905 a carico della Società (L. 91,635.17 = 101,475.37 — 9,840.20) più quelle calcolate dalla Commissione di consegna del 1885 (L. 172,221 21. — Vedi n. 1).
28. [illegible]teriale rotabile distrutto. . . . . »	7,901 55	28. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
29. Deprezzamento del materiale d'esercizio acquistato al 30 giugno 1885 pel valore lordo di L. 1,249.977.21. . . . . »	187,498 61	29. Importo risultante dai quadri della Commissione di riconsegna del 1885.
30. Materiale d'esercizio mancante o fuori uso alla mezzanotte del 30 giugno 1905 . . »	63.785 69	30. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
31. [illegible]iparazioni al materiale d'esercizio non eseguite al 30 giugno 1905 . . . . . . »	2,051 81	31. Id. id.
32. Deprezzamento del materiale d'esercizio acquistato per conto dello Stato durante il ventennio . . . . »	181,551 30	32. Deprezzamento del 15 per cento sul valore inventariale del materiale di esercizio acquistato nel ventennio (lire 1.210.341.99), escluso il materiale della sede di Roma, del Consiglio arbitrale e quello riscontrato mancante o fuori uso dalla Commissione di riconsegna.
33. Materiale d'esercizio esistente nella sede sociale di Roma che il Governo cede alla Società . . . . »	23,732 68	33. Prezzo convenuto per la vendita e corrispondente al valore inventariale sotto deduzione del 15 per cento.
34 Deprezzamento del materiale d'esercizio di proprietà sociale . . . . »	38,462 04	34. Deprezzamento convenuto fra le due parti.
35. Deprezzamento dei lavori eseguiti dalla Società in dipendenza dell'art 96 del capitolato	10,706 91	35. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna delle linee.
36. Svalutazione degli approvvigionamenti e materiali scartati dalla Commissione di riconsegna . . . . »	143,617 21	36. Valore determinato dalla Commissione di riconsegna. I materiali scartati dalla Commissione, per un importo inventariale complessivo di L. 76,493 46, restano a disposizione della Società.

TITOLI DI CREDITO	IMPORTO	*ANNOTAZIONI*
b) *Crediti diversi dello Stato.*		
37. Residuo credito per materiali di proprietà dello Stato esistenti al 30 giugno 1885 . L.	3,724 41	37. Si ammette.
38. Somma disponibile per la costruzione di una banchina di approdo al porto di Siracusa »	—	38. Si ammette nella somma che risulterà tuttora dovuta.
39. Rimborso d'imposta fondiaria per volture catastali dal Demanio dello Stato alla Società . . . . »	—	39. Si ammette nella cifra che sarà giustificata dagli effettivi abbuoni o rimborsi fatti ai singoli esattori.
40 Causa Martorana . . . . »	750 —	40 Si ammette a carico della Società la somma qui di contro indicata.

GIANTURCO
CARCANO
MAUCERI
BERNASCONI, *teste*
CIGLIANA, *teste*

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI

Il ministro del tesoro
CARCANO

ALLEGATO **B.**

Elenco dei lavori eseguiti dalla Società che hanno aumentato l'ente patrimoniale

Lavoro n. 2024 Impianto di un binario nella stazione di Acquaviva (progetto in data 2 luglio 1902, spesa preventivata oltre il materiale metallico concesso gratuitamente dal R. Ispettorato L.	8,495 67	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna delle linee, come da verbale n. 49 del 20 luglio 1906.
» n. 2028. Ampliamento binari nella stazione di Licata (progetto in data 9 maggio 1903, spesa preventivata oltre il materiale metallico concesso gratuitamente dal R Ispettorato) . »	6,168 20	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 68 del 24 novembre 1906.
» n. 381 Sostituzione di rotaie d'acciaio da m. 9 del 1° tipo complementare a quelle di m. 6.30 di acciaio tipo Calabro-Siculo, fra Villarosa e Leonforte (per la sola mano d'opera, essendo il materiale fornito dal Governo)	11,816 —	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 52 del 23 luglio 1906.

Lavoro n. 1900. Rafforzamento dell'armamento sulla linea Bivio Fiumetorto-Messina (m. l. 165.409) . L.	140,000 —	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 58 del 25 ottobre 1906.
» n. 2036. Rafforzamento dell'armamento fra Castrogiovanni e Leonforte (metri lineari 107,32) »	9,083 56	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 52 del 23 luglio 1906.
» n. 712 *D*. Riduzione ad uso ufficio della rimessa vetture nella stazione centrale di Palermo . . »	30,257 81	Si è chiesto il rimborso. Constatato come sopra. Vedasi verbale num 46 del 17 luglio 1906.
» n. 830 *D*. Costruzione di un magazzinetto nella stazione di Siracusa per deposito degli attrezzi di manutenzione . »	563 13	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 22 del 26 aprile 1906.
» n 816 *D*. Costruzione di recinti formati con traverse fuori uso nelle stazioni di Milazzo e Barcellona, da servire per gli animali bovini in partenza . »	1,319 50	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 42 del 9 giugno 1906.
» n 713 *D*-714 *D*. Costruzione di otto magazzinetti nelle stazioni di Palermo e Messina per l'uso dell'esercente del vagone-ristorante . . . . »	1,014 37	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 40 del 17 giugno 1906 per Messina e verbale n. 53 del 24 luglio 1906 per Palermo.
» n. 688 *D*-691. Applicazione dell'illuminazione a gas acetilene a 5 carrelli per visita alle gallerie »	1,868 33	
» n. 559. Impianto di tre garette in legname nella stazione di Catania . . . . »	120 —	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna. Vedasi verbale n. 37 del 15 giugno 1906.
» n. 513 *D*. Costruzione di una garetta in muratura presso lo scambio n. 15 della stazione di Palermo . . . . »	71 57	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 53 del 24 luglio 1906.
» n 672 *D*. Costruzione di una baracca in legname per dormitorio del personale di macchina nella stazione di Leonforte . . »	9,114 25	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 52 del 23 luglio 1906.
» n. 169 *D* Costruzione di un ballatoio lungo gli scaffali del magazzino approvvigionamenti . »	700 —	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 46 del 17 luglio 1906.

Lavoro Illuminazione a gas acetilene nella stazione di Termini (esclusi gli oggetti d'inventario)	222 78	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 47 del 18 luglio 1906.
» n. 695 *D*. Illuminazione a gas acetilene del caffè nella stazione di Termini. . . . . »	100	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta (esclusi gli oggetti di inventario) Vedasi verbale n. 47 del 18 luglio 1906.
» n. 696 *D*. Miglioramento nei locali del caffè della stazione di Termini. . . . . »	1,984 70	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale anzidetto.
Concorso della Società nelle spese pei provvedimenti contro la malaria (corrispondente al 5 per cento a carico dell'esercizio, oltre il 10 per cento come contributo sulla parte di spesa a carico della Cassa aumenti patrimoniali) . . . . »	29,521 39	Corrispondente al 15 per cento a carico dell'esercizio, oltre il 10 per cento come contributo sulla parte di spesa a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.
Contributo del 10 per cento a carico della Cassa aumenti patrimoniali, oltre quanto fu convenuto in appositi accordi. . . . . . »	180,143 09	
Consolidamento di 2 trincee fra Santa Caterina e Caltanissetta. . . . . »	2,110 —	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna delle linee. Vedasi verbale n. 8 del 2 febbraio 1906.
Allargamento dell'argine su varie tratte delle ferrovie complementari . . . . »	16,000 —	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 56 del 23 ottobre 1906.
Impiego di mattonelle in cemento o di lastre in pietra nella rifazione dei pavimenti nei fabbricati nelle stazioni in sostituzione dei quadrelli comuni a mezza cottura. . . »	3,130 —	Lavoro constatato come sopra. Vedansi verbali numeri 6, 7, 21, 39, 47, 48, 52, 65, 66 e 67.
Costruzione di alloggi con cucina ad un piano ai km. 236 + 043 e 240 + 475 della linea Bicocca-Siracusa. . . . . »	3,000 —	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 16 del 26 aprile 1906.
Costruzione di forni da pane in molte case cantoniere e di cucine a tergo delle medesime	13,400 —	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedansi verbali numeri 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 35, 38, 39 e 52.
Riduzione ad alloggio di talune garette, aggregandovi un corpo aggiunto con cucina e forno . . . . »	10,500 —	Lavoro constatato come sopra. Vedansi verbali numeri 9, 13, 14, 15 e 52.
Pavimentazione del marciapiedi esterno della stazione di Giardini in pietrini di cemento e sostituzione di quadrelli di cemento a quelli ordinari nei pavimenti terreni di detta stazione . . . . »	2,232 21	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 39 del 15 giugno 1906.

Mano d'opera per la sostituzione delle compresse tipo Siculo, a quelle ordinarie 1° complementare sulle linee armate col suddetto tipo 1° complementare, il Governo avendo solo consentito di fornire i materiali . . . . L.	4,228 25	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 50 del 21 luglio 1906.
Ristuccatura dei giunti di paramento di tutte le opere d'arte e gallerie per riparare alle cattive qualità delle malte impiegate all'epoca delle costruzioni costituendo un risanamento delle murature . . . . . . »	149,341 60	Su questo lavoro estendentesi sulla intera Rete fu più volte richiamata l'attenzione della Commissione. Vedasi verbale n. 7 del 24 gennaio 1906.
Graduale sostituzione delle tegole piane alle curve dei tetti dei fabbricati . . . . . . L.	12,000 —	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta, come rilevasi da molti verbali della stessa.
Spostamento di pesi a bilico di diverso tipo e portata per meglio utilizzarli in rapporto alle mutate condizioni del traffico . . . . »	2,568 59	
Impianto di nuove chiusure in muratura e vegetali, e miglioramento delle preesistenti con sostituzione di buoni materiali con le copertine murate in malta . . . . . . »	3,702 87	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedansi verbali numeri 5, 6, 9, 15, 18, 45, 47 e 50.
Modificazione delle punte degli aghi degli scambi 1° tipo complementare . . . . »	5,218 87	Lavoro rimasto in corso presso le officine al 30 giugno 1905. La somma di lire 5,218.87 rappresenta la parte di spesa sostenuta dalla Società fino alla data anzidetta.
Ricostruzione in muratura della baracca ed uso alloggi nella stazione di Sciara . . . »	754 97	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna. Vedasi verbale n. 47 del 18 luglio 1906.
Consolidamento della grande piattaforma girevole di m. 11.60 della stazione di Santa Caterina. . . . . »	1,000 —	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 51 del 22 luglio 1906.
Totale . . . L.	661,751 71	
Meno la somma che lo Stato accredita alla Società	150,000 —	
Resta il montare dei lavori eseguiti dalla Società in aumento dell'ente patrimoniale, su cui essa rinunzia ad ogni ulteriore compenso. . . . . »	511,751 71	

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

ALLEGATO C.

Elenco dei lavori di miglioramento eseguiti dalla Società al materiale rotabile, alle officine ed ai piroscafi.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	*ANNOTAZIONI*
I. — *Miglioramenti alle locomotive*		
1. Sostituzione dei tubi bollitori di ferro con quelli di rame a n. 12 locomotive tenders gruppo 201 a 212). Per una locomotiva: Costo dei tubi di rame . . L. 5,600. » Costo dei tubi di ferro . » 1,612. » (a dedursi) Differenza . . . L. 3,988. » × 12 =	47,856 —	Queste locomotive furono ordinate coi tubi bollitori di ferro, i quali dovettero essere ricambiati con quelli di rame dopo un breve periodo di servizio. Il cambio dei tubi fu una necessità di servizio, perchè con le acque dell'interno della Sicilia i tubi di ferro si perforavano in poco tempo e le macchine non potevano prestare servizio regolare.
2. Applicazione degli stantuffi con aste passanti a n. 11 locomotive di 3ª categoria ordinaria e 3ª G. V. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 528.75 Mano d'opera. . . . . » 428.90 Spese generali al 40 % » 171.56 Totale . . . L. 1,129.21 × 11 =	12,421 31	Applicazioni fatte per migliorare la tenuta degli stantuffi e impedire il logoramento dei cilindri, i quali andavano soggetti a rapida usura per il peso forte degli stantuffi a semplice asta.
3. Applicazione di n. 45 camicie di ghisa ai cilindri delle locomotive di 2ª categoria ordinaria. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 144.95 Mano d'opera . . . . . » 60, » Spese generali al 40 % . » 24, » Totale . . . L. 228,95 × 45 =	10,302 75	I cilindri possono ritenersi fra le parti che non dovrebbero essere ricambiate; mentre al contrario furono consegnati alla Società con una forte ovalizzazione causata dal peso notevole degli stantuffi per cui si era iniziata l'applicazione della doppia asta vedi numero precedente). Per diminuire la spesa si applicarono poi le camicie ai cilindri.
4. Applicazione di n. 128 camicie di ghisa ai cilindri delle locomotive di 3ª categoria ordinaria e 3ª G. V. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 178.07 Mano d'opera . . . . . » 60. » Spese generali al 40 per cento » 24. » Totale . . . L. 262.07 × 128 =	33,544 96	Come al n. 3.
5. Applicazione di n. 93 specchi in ghisa ai cilindri delle locomotive di 2ª e 3ª categoria ordinaria. Per ogni specchio: Materie . . . . L. 10.20 Mano d'opera . . . . . » 91.60 Spese generali al 40 per cento » 36.64 Totale . . . L. 138.44 × 93 =	12,874 92	Come al n. 4.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
Sostituzione delle traverse di testa di legno con quelle di ferro a n. 42 locomotive di 2ª e 3ª categoria ordinaria. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 152.06 Mano d'opera . . . . . . » 52 » Spese generali al 40 % . . . » 20.80 Totale . . . L. 224.86 × 42 =	9,444 12	Modificazione dimostrata necessaria per poter mantenere il telaio bene in sesto andando soggetto a facili deformazioni col sistema antico delle traverse in legno
Sostituzione di n. 41 lungheroni di ferro dello spessore di mm. 26 con quelli di acciaio di mm. 28 alle locomotive di 2ª e 3ª categoria. Per ogni lungherone: Costo a nuovo del lungherone d'acciaio. . . . . L. 867. » Materie . . . . . . » 61. » Mano d'opera . . . . . » 281. » Spese generali al 40 % . . . » 112. » Totale . . . L. 1,321 » A dedursi: costo del ferro vecchio a L. 0.08 il kg. per kg. 782 . . . . . » 62.56 Restano . . . L. 1,258.44 × 41 =	51,596 04	I lungheroni rappresentano la parte principale del telaio che il capitolato ammette possa avere la durata di 40 anni. Essendosi rotti i lungheroni di ferro di mm. 26, ciò vuol dire che esisteva difetto di tipo. Per diminuire la spesa del cambio lungheroni si adottò poi il provvedimento di rinforzare i tagli corrispondenti alla boccola con pianta in acciaio: quale spesa è stata approvata dal Governo a carico dei fondi speciali.
8. Sostituzione dei tiranti fra cielo e sopracielo del focolaio con i traversoni a n. 33 locomotive di 3ª categoria ordinaria: Per una locomotiva: Materie . . . . L. 383.14 Mano d'opera . . . . . . » 346.77 Spese generali al 40 per cento » 138.71 Totale . . . L. 868.62 × 33 =	28,664 46	Dato il forte lavoro delle locomotive sulle linee di montagna, il sistema di armamento a tiranti dava luogo a forti deformazioni alla parte superiore della piastra a tubi e ciò causava perdite di acqua che compromettevano la marcia dei treni: per cui si dovette ricorrere al sistema di armatura e traversoni.
9. Sostituzione delle piastre tubulari di ferro de la camera a fumo con quelle di rame a n. 39 locomotive di 3ª categoria e 3ª di manovra. Per una locomotiva: Costo della piastra di rame nuova . . . . L. 682.85 Costo della piastra di ferro . » 157.50 Differenza . . . L. 525.35 × 39 =	20,488 65	Per la natura delle acque le piastre a tubi della camera a fumo si corrodevano alla parte inferiore e davano luogo a perdite compromettenti la marcia del treno.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
10. Sostituzione delle piastre tubolari di ferro per camera a fumo con quelle di rame a n. 17 locomotive di 4ª categoria. Per una locomotiva: Costo della piastra di rame nuova . . . . . . L. 965.32 Costo della piastra di ferro . » 221.50 Differenza . . . L. 743.82 × 17 =	12,644 94	Come a n.
11. Sostituzione del cavalletto di cambio marcia a leva con quello a vite a n. 34 locomotive di 2ª e 3ª categoria ordinaria. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 82.34 Mano d'opera . . . . . . » 129. » Spese generali al 40 0/0 . . » 51.60 Totale . . . L. 263.44 × 34 =	8,956 96	È questo un vero miglioramento nel senso di garantire l'incolumità del macchinista nell'eseguire la manovra della inversione marcia.
12. Sostituzione e spostamento delle valvole di ritenuta semplici con quelle doppie a n. 101 locomotive di 2ª e 3ª categoria ordinaria. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 94.68 Mano d'opera . . . . . . » 46. » Spese generali al 40 0/0 . . » 18.40 Totale . . . L. 159.08 A dedursi per materie inservibili . . . . » 25.20 Differenza . . . L. 133.88 × 101 =	13,521 88	Le antiche valvole mancavano di rubinetto a valvola di intercettazione, per cui avveniva di dover levare la macchina dal servizio quando si verificava un accidentale incaglio nella introduzione di acqua
13. Costruzione ed applicazione della tettoia a n. 16 locomotive di 2ª e 3ª categoria ordinaria. Per una locomotiva: Materie . . . . L. 55.48 Mano d'opera . . . . . . » 198. » Spese generali al 40 0/0 . . » 79.20 Totale . . . L. 332.68 × 16 =	5,322 88	Lavoro reso necessario per la protezione del personale di macchina, perchè la tettoia esistente era del tutto insufficiente. Lavoro già iniziato dalle Meridionali prima del 1885.
14. Sostituzione di n. 60 fanali di vecchio modello con quelli di nuovo tipo a vetri variabili a n. 20 locomotive di 2ª e 3ª categoria ordinaria. Costo medio di un fanale di nuovo modello . . . . L. 45. » × 60 =	2,700 —	Il ricambio è stato fatto perchè si rese necessario di avere maggior luce e poter facilitare le segnalazioni col ricambio dei vetri colorati e per ridurli ad un tipo unico.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	*ANNOTAZIONI*
15. Sostituzione degli iniettori a coni fissi con quelli a coni mobili a n. 85 locomotive di 2ª e 3ª categorie. Costo di due iniettori nuovi L. 295. » Costo di due iniettori fuori uso » 39.60 Differenza. . . L. 255.40 × 85 =	21,709 —	La sostituzione fu fatta per garantire la corsa dei treni, perchè con gli iniettori a coni fissi si andava incontro a frequenti rifiuti di azione degli stessi per incrostazioni interne dovute alla natura delle acque.
16. Sostituzione degli oleatori « Tendloff » con quelli « Vacuum » a n. 164 locomotive. Somma che si pagherà alla « Vacuum » sino al 30 giugno 1905 in ragione di L. 1 per ogni 1000 chilometri locomotiva: Percorrenza effettuata da agosto 1903 a giugno 1904 Km. 4,493,000 Percorrenza da effettuarsi da luglio 1904 a giugno 1905 » 5,580,000 Sommano . . . Km. 10,073,000 Km. 10,076,000 × 1 ‰ = L. 10,076. » A dedursi: materiale inservibile degli oliatori « Tendloff » n. 164 × Kg. 5 × L. 2 . » 1,640. » L.	8,436 —	L'oliatore « Tendloff » fu già messo a spese della Società per impedire che il fuochista camminasse sulla banchina durante la corsa. Il nuovo oliatore rappresenta un miglioramento sul Tendloff perchè automatico. Questi oliatori sono forniti dalla « Vacuum Oil Company » mediante pagamento di lire una per ogni mille chilometri-locomotiva.
17. Modifica della sospensione sul carrello e modifica dell'albero di comando della distribuzione delle prime 7 locomotive di 2ª a carrello per unificare il tipo a quello migliore della 2ª fornitura L. 8,000. » Applicazione di cilindri più grandi ad una locomotiva di 2ª a carrello . . . . » 1,500. » Modifica delle bielle motrici e modifica dello attacco fra macchina e tender, necessarie perchè questi organi erano troppo deboli nelle prime 17 locomotive di 4ª » 8,000. » Ingrossamento dei cerchioni. » 2,500. »	20,000 —	
II. — *Miglioramenti ai veicoli.*		
18. Trasformazione di n. 14 carrozze di 1ª e 2ª classe dal tipo francese al tipo Pietrarsa. Per una carrozza: Materie . . . . . L. 1,772.58 Mano d'opera . . . » 1,044.20 Spese generali al 40% » 417.68 Totale. . . L. 3,234.46 × 14 × 0.54 =	24,452 28	Per tipo antiquato e disadatto al servizio si è ritenuto di cambiarlo in occasione di grandi riparazioni. Ammesso anticipo di ricostruzione di circa 10 anni si addebita la sola quota che andrebbe a carico dei fondi speciali di circa 54 per cento. Anche questo lavoro era già stato iniziato dalle Meridionali.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
19 Trasformazione di n. 23 carrozze di 2ª classe dal tipo francese al tipo Pietrarsa. Per una carrozza: Materie . . . . . L. 1,634.45 Mano d'opera. . . » 1,278. – Spese generali al 40 % » 511.20 Totale . . . L. 3,423.65 × 23 × 0.54 =	42,521 22	Come al n. 18.
20. Trasformazione di n. 36 carrozze di 3 classe dal tipo francese al tipo Pietrarsa. Per una carrozza: Materie . . . . . L. 985.88 Mano d'opera . . » 813.40 Spese generali al 40 % » 325.36 Totale. . . L. 2,124.64 × 36 = 0.54 =	41,302 98	Come al n. 18.
21. Trasformazione di n. 9 carrozze di 3ª in carrozze atte al trasporto di pacchi postali e riduzione delle casse dal tipo francese al tipo Pietrarsa. Per una carrozza: Materie . . . . . . L. 780.94 Mano d'opera . . » 665.30 Spese generali al 40 0/0 » 266.12 Totale . . . . L. 1,712.36 × 9 × 0.40 =	6,164 40	Per le ragioni di cui al n. 18, salvo che le anticipo del rinnovamento si può in media ritenere di 15 anni.
22. Soppressione della ritirata a n. 10 bagagliai-posta per ingrandire il compartimento postale. Per un bagagliaio. Materie . . . . L. 109.53 Mano d'opera . . . . . . » 297. » Spese generali al 40 0/0 . » 118.80 Totale . . . L. 525.33 × 10 =	5,253 30	Il miglioramento fu richiesto dalla posta e fu fatto a spese sociali.
23 Applicazione del freno e della relativa garetta a una carrozza di . . . classe. Per una carrozza: Materie . . . . L. 290.72 Mano d'opera . . . . » 325. » Spese generali al 40 0/0. » 130 » Totale . . . L. 745.72 × 1 =	745 72	Provvedimento necessario perchè mancavano le carrozze a piede.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
4. Innalzamento del telaio a n. 298 carrozze. Per una carrozza: Materie . . . . L. 4.32 Mano d'opera. . . . . » 40.88 Spese generali al 40 0/0. . » 16.35 Totale . . . L. 61.65 × 298 =	18,371 70	Lavoro necessario per la sicurezza della circolazione treni, essendo i respingenti ad altezza notevolmente inferiore a quella adottata per il materiale di nuova costruzione, pur essendo i due tipi entro i limiti di tolleranza delle norme ministeriali.
25. Innalzamento del telaio a n. 558 carri. Per ogni carro: Materie . . . . L. 10.64 Mano d'opera. . . . . » 16 40 Spese generali al 40 0/0 . » 6.56 Totale . . . L. 33.60 × 558 =	18,748.80	Per le stesse ragioni di cui al n. 24, dovendo i carri entrare in composizione dei treni viaggiatori.
26. Applicazione delle maniglie di sicurezza per gli agganciatori a n. 101 veicoli. Per ogni veicolo: Materie . . . . L. 2.40 Mano d'opera . . . . . » 4 » Spese generali al 40 0/0 . » 1 60 Totale . . . L. 8. » × 101 =	808 —	Lavoro richiesto dalle nuove norme 14 febbraio 1902.
27. Trasformazione di tre vetture miste di prima e seconda classe e terrazzini in vetture ristoranti. Per le tre carrozze: Materie . . . . L. 8,232 33 Mano d'opera . . . . » 8,413.89 Spese generali al 40 0/0 » 3,365.56 Totale . . . L. — —	20,011 78	La trasformazione fu fatta per corrispondere alle esigenze del pubblico, specialmente di quello forestiero.
28. Trasformazione di n. 10 bagagliai dal tipo francese al tipo Pietrarsa. Per un bagagliaio: Materie . . . . . L. 821.22 Mano d'opera . . . . » 564.50 Spese generali al 40 0/0 » 225.80 Totale . . . L. 1,611 52 × 10 × 0.28 =	4,512 20	Per le stesse ragioni di cui al n. 18, salvo che l'anticipo di anni 25 e la quota a carico dei fondi speciali è del 28 per cento.
29. Impianto illuminazione ad acetilene in sostituzione dei fanali ad olio « La Fourie et Potel », a n. 3 carrozze tipo Pullmann. Per una carrozza . . L. 550 × 3 =	1,650 —	Per le stesse ragioni di cui al n. 27.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	*ANNOTAZIONI*
30. Sostituzione di n. 708 ruote con mozzo in ghisa corrispondenti a 354 assi montati per veicoli con ruote a disco pieno: Costo di due ruote con disco pieno (cerchio escluso) 344 × 0 60 = L. 206 » Mano d'opera . . . . » 10 » Spese generali al 40 0|0 . » 4 » Sommano . . . L. 220 » Valore delle ruote vecchie versate kg. 200 × 0.05 = » 10 » Spese per ogni coppia di ruote . . . . . . L. 210 » Per coppie 354 = 210 × 354 =	74 340 —	Le ruote di ferro hanno durata uguale a quella del veicolo, e la Società ha dovuto far questo ricambio per difetto di tipo. Non si tien conto del ricambio dell'asse, quantunque gli assi con ruote a disco pieno siano più robusti e con il colletto di 85 mm. invece di 80.
31. Sostituzione del gancio e del tenditore da 8 tonnellate con quelli da 12 tonnellate a n. 839 veicoli. Per un veicolo: Materie . . . . . L. 80.20 Mano d'opera . . . » 19.80 Spese generali al 40 0|0 » 7.92 L. 107.92 A dedurre: pel servamento del materiale fuori uso » 4.48 Differenza . . . L. 103.44 × 839 =	86,786 16	La sostituzione è stata fatta per garantire la sicurezza di circolazione dei treni, perchè i ganci di vecchio tipo si rompevano con troppa frequenza e causavano continui dimezzamenti di treni.
32. Sostituzione del tenditore semplice con quello doppio, tipo Surt, a n. 140 veicoli. Per un tenditore: Peso del doppio tenditore . . . . . Kg. 61 Peso del tenditore semplice . . . . . . » 40 Differenza Kg. 21 × 0.60 = 14.40 L. 14.40 × 140 × 2 =	4,088 —	Sostituzione fatta per uniformarsi alle nuove norme ministeriali 14 febbraio 1902.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	*ANNOTAZIONI*
III. — *Miglioramenti agli impianti delle officine*		
33. Acquisto di una coloritrice ad aria compressa sistema « Lampo » e relativo impianto nelle officine di Palermo . . . »	2,000 —	La spesa rappresenta un miglioramento nella lavorazione perchè la macchina ha dato buoni risultati, producendo una pitturazione migliore che a mano nelle parti incavate in cui non può penetrare il pennello.
34. Messa in opera delle due spianatrici specchi e due barenatrici cilindri (2 officine). Apparecchio per piegare tubi di grosso diametro (officina Messina). Spostamento maglio a vapore dalla officina di Messina a quella di Palermo (fondazioni, tubolature) . . L.	3,000 —	
IV. — *Lavori e provvista per i piroscafi.*		
35. Modificazione delle mensole e dei cuscinetti di spinta delle ruote dei ferry-boats Scilla e Cariddi . . . . »	6,233.53	La Commissione di collaudo presieduta dal comm. Masdea pur riconoscendo l'utilità della modificazione, non volle però ammettere l'importo in aumento del valore dei ferry-boats. Questo lavoro si rese necessario per impedire le continue avarie delle ruote propulsatrici che si manifestavano nei primi tempi di esercizio per un difetto di costruzione.
36. Spese relative ai collaudi eseguiti e da eseguirsi dai funzionari sociali presso ditte nazionali ed estere fornitrici dei materiali occorrenti alla costruzione dei due nuovi ferry-boats nei cantieri di Ancona e Palermo. »	4,500 —	Per la fornitura dei piroscafi la Società non percepisce nessuna quota di indennizzo di tali spese.
37. Spese inerenti al collaudo dei due ferry-boats anzidetti dopo che saranno ultimati: Metà dell'importo presuntivo di L. 4000 »	2,000 —	Nella fornitura precedente dei due piroscafi attualmente in esercizio, si divise a metà col Governo la spesa analoga.
38. Stipendi di due macchinisti di garanzia dei nuovi ferry-boats per i mesi di febbraio e marzo rispettivamente a tutto giugno 1905: Mesi 5 + 4) = mesi 9 × lire 350 = . »	3,150 —	Spesa di collaudo che va a gravare sulla Società, causandole un onere di esercizio superiore a quello che avrebbe senza l'obbligo dei macchinisti di garanzia.
Totale . L.	690,124 94	
Meno la somma che lo Stato accredita alla Società	255,000 —	
Resta l'ammontare dei lavori di miglioramento dei rotabili su cui la Società rinunzia ad ogni ulteriore compenso . . . . »	435,124 94	

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

ALLEGATO D.

Ulteriori domande avanzate dalla Società dopo il 20 aprile 1905.

DOMANDE	IMPORTO	*ANNOTAZIONI*
1. Rimborso della spesa per i progetti del nuovo allegato *B* fatti eseguire da apposito personale straordinario e consegnati alla direzione compartimentale di Palermo . L.	42,518 84	La Società rinuncia a qualunque compenso per tutti i titoli di cui contro.
2. Rimborso delle somme spese dalla Società per fare eseguire gli studi pel rafforzamento delle travate metalliche . . . . . . »	32,485 64	
3. Rimborso della spesa di un modello (Archetipo) di ferry-boats . . . . »	2,781 48	
4. Quote di spese generali sull'importo del materiale metallico acquistato a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali e del 2° fondo di riserva. . . . . »	33,215 64	
5. Spese per pratiche di espropriazioni per vertenze relative alla proprietà della sede stradale pendenti al 1° luglio 1885, e definite dalla Società nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato . . . . »	3,434 59	
6. Risanamento massicciata lungo le linee litoranee (titolo 99) . . . . »	8,502 80	
7. Rimborso delle spese di sorveglianza del materiale mobile in corso di costruzione al 30 giugno 1905 . . . . »	10,776 —	
Totale . . . L.	133,704 99	

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Decreto Reale 28 *novembre* 1907, *N.* 814 *col quale viene approvata la convenzione* 9 *luglio* 1907, *per la proroga di sei mesi, dell' esercizio provvisorio a mezzo dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato della linea Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno* (1).

VITTORIO EMANUELE III,

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, N. 429, con la quale l' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a continuare l' esercizio delle linee concesse alla Società delle Ferrovie secondarie romane;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Nostro Ministro Segretario di Stato pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata l' annessa Convenzione in data 9 luglio 1907 tra il Governo e la Società per le Ferrovie secondarie romane, per la proroga di sei mesi, a partire dal 1° luglio 1907, dell' esercizio provvisorio, a mezzo dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno.

Art. 2.

Il presente Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato alla *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 11, del 15 gennaio 1908.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 Novembre 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

CONVENZIONE

PER L'ESERCIZIO DA PARTE DELLO STATO DELLE FERROVIE SECONDARIE ROMANE.

Premesso:

Che con la convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici in data 28 Gennaio 1892 (registrata a Milano addì 17 febbraio 1892, N. 9715, vol. 550 foglio 186) la Società delle Ferrovie secondarie romane, concessionaria delle due linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 Giugno 1905, alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo;

Che, venuto a cessare col 1° luglio 1905, il detto esercizio e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto di esercizio della rete Mediterranea, con la convenzione 9 giugno 1905, approvata con legge 9 luglio 1905, N. 392 lo Stato a mezzo dell' Amministrazione delle ferrovie, assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° Luglio 1905;

Che con la convenzione 27 giugno 1906, fu continuato su richiesta della Società concessionaria, per un altro anno,

a partire dal 1° luglio 1906, l'esercizio di quelle linee da parte dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Che la Società per le ferrovie secondarie romane ha chiesta nuovamente la proroga dello esercizio di quelle linee da parte della suddetta Amministrazione soltanto per altri sei mesi, durante i quali essa si preparerà a riprendere l'esercizio, ed il Governo ha acconsentito;

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco ministro dei lavori pubblici e comm. avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il signor commendatore avv. Ercole Braschi presidente del Consiglio di amministrazione della Società per le ferrovie secondarie romane (capitale sociale versato L. 1,500,000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza 22 giugno 1907; come al verbale qui annesso in copia;

si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 le linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di queste linee stipulate successivamente in data 9 giugno 1905 e 27 giugno 1906, i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908, l'esercizio delle linee suddette sarà ripreso dalla Società per le Ferrovie secondarie romane.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 9 luglio 1907.

Il Ministro dei lavori pubblici
GIANTURCO.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Per la Società per le Ferrovie secondarie romane.
Il Presidente: BRASCHI.

Estratto autentico.

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

A richiesta dell'Ill.mo Sig. Comm. Avv. Ercole Braschi, Presidente della Spett. Società Anonima delle ferrovie Secondarie Romane con sede in Roma, Via della Mercede n. 9.

Io Cav. Alessandro Colizzi Notaro pubblico residente in Roma con studio in Via della Mercede, n. 11, iscritto presso il Consiglio Notarile di questo Distretto, certifico di avere osservato un libro ove sono riportati i verbali del Consiglio di Amministrazione della detta Società, distinto col n. d'ordine 3, dal 29 Novembre 1894. Si compone di 68 fogli, bollati nell'Ufficio di Roma li 26 Aprile 1894, vidimato dal Giudice delegato Avv. Nazzaro del Tribunale di Roma, li 27 Aprile 1894. Scritto fino alla pagina n. 262, ed a richiesta come sopra, ho estratto dal detto libro il seguente verbale che comprende le pagine n. 261 e 262 come appresso:

Verbale del Consiglio di Amministrazione 22 Giugno 1907.

Sull'invito diramato dal Sig. Presidente sono intervenuti i seguenti Signori:

Comm. Avv. ERCOLE BRASCHI, *Presidente.*
Comm. Avv. ALBERTO ROSSI, *Consigliere.*
Avv. GIULIO PONCHAIN, *Consigliere.*
Comm. Ing. VINCENZO VALAGUSSA, *Consigliere*

per discutere sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1°) Comunicazioni della Presidenza;
2°) Proroga dell'Esercizio delle linee;
3°) Affari diversi.

Il Presidente fa dar lettura del verbale della seduta precedente che viene approvato.

Il Presidente ricorda al Consiglio che col 30 Giugno corrente viene a scadere la convenzione vigente coll'Amministrazione dello Stato per l'esercizio delle linee Roma-Albano e Albano-Nettuno.

Riferisce che ritenevasi di poter prorogare la detta convenzione per un'altro anno sino al 30 Giugno 1908: che però, avviate in proposito le trattative colla detta Amministrazione emersero circostanze per le quali si rende necessario di limitare la proroga al 31 Dicembre c. a. e dà ampi schiarimenti in proposito.

Il Consiglio udite le comunicazioni del Presidente, dopo esauriente discussione sull'argomento, delibera di dare ampio mandato al Presidente stesso, e in sua vece al Vicepresidente ed occorrendo al Consigliere Sig. Comm. Avv. Alberto Rossi per stipulare con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, apposita convenzione, affine di prorogare a tutto l'anno 1907 l'esercizio delle linee Roma-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno in base alle convenzioni di esercizio ora vigenti, le quali scadrebbero col 30 Giugno corrente.

Autorizza infine il Presidente o chi per esso, a predisporre ed attuare in tempo tutto quanto sia necessario perchè l'esercizio delle linee possa essere assunto direttamente dalla Società col 1° Gennaio 1908, e l'autorizza quindi in ispecie anche a stipulare tutte le convenzioni che potessero occorrere in confronto con l'Amministrazione di Stato pel servizio cumulativo, pel completamento di dotazione o per qualsiansi altri oggetti inerenti allo scopo.

Esaurito l'ordine del giorno la seduta è sciolta.

Il presidente
E. Braschi.

Il Segretario
Rossi.

Per estratto conforme al suo originale all'uopo esibitomi dal Sig. Vito Bruschini al quale ho restituito, dopo averne fatta esatta collazione e senza ritenerne copia.

Roma dal mio studio questo dì 24 Giugno millenovecentosette.

ALESSANDRO COLIZZI, *Notaro.*

Ordine Generale N 2.

(SERVIZIO VI).

Modificazioni al Regolamento per il vestiario-uniforme, 22 marzo 1907.

(Vedi Ordine gen. N. 9-1907 ed appendice N. 1-10 agosto 1907 al Regolamento suddetto).

Essendosi riconosciuta l'opportunità di apportare qualche modificazione al vestiario uniforme di alcune categorie di personale, se ne dà conoscenza, con l'unita Appendice n. 2 al predetto Regolamento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 6.

(SERVIZIO VII).

Istituzione del foglio di accompagnamento suppletivo Mod. G. 217 *c*.

I. — Allo scopo di semplificare o diminuire il lavoro delle Stazioni e delle Squadre fisse con manovali trasbordatori, si dispone che, a datare dal 1° Febbraio p. v. nei casi in cui per effetto di carico scarico e riordino di merci in colonna di treno, viene a trasformarsi l'itinerario di un carro misto normale o supplementare a P.V., anzichè rinnovare il relativo foglio di accompagnamento (mod. *G*. 217 *a* o *G*. 217 *b*) si emetta il foglio di accompagnamento suppletivo mod. *G*. 217 *c* istituito colla presente Circolare, e del quale si allega il modello.

II. — La compilazione di questo modulo richiede solo parzialmente i dati che si espongono nell'intestazione dei fogli

di accompagnamento mod. *G* 217 *a* e *G* 217 *b*, completati con quelli che hanno riferimento alla trasformazione dell'itinerario, nonchè l'apposizione dei timbri a compositore dei Conduttori e delle Stazioni.

III. — Tutte le altre scritturazioni che riguardano il movimento dei carri, dei piombi, il carico, lo scarico, il trasbordo delle merci, le anormalità, avarie, ecc., i documenti doganali ed il ritiro del carro dalla circolazione, continueranno ad essere praticate nei rispettivi quadri *A*, *B*, *C*, del foglio di accompagnamento originale sul quale, al quadro *D*, la Stazione che emette il mod. *G*. 217 *c*, farà la seguente annotazione:

« Trasformato nel carro normale o supplementare N. mod. *G*. 217 *c*, N. del

IV. — Anche pel caso di una seconda trasformazione di itinerario, si ammette l'uso di un secondo foglio suppletivo in sostituzione del primo, a tergo del quale, anzichè al quadro *D* del mod. *G*. 217 *a* o *G*. 217 *b*, si dovrà praticare l'annotazione prescritta al punto III.

V. — Se avvengono successivamente altre variazioni nell'itinerario di un carro misto, si dovrà provvedere senz'altro all'emissione di un nuovo foglio di accompagnamento.

VI. — Tanto i fogli suppletivi, quanto il mod. *G*. 217 *a* o *G*. 217 *b* originale dovranno scortare il carro fino alla Stazione che lo ritira dalla circolazione e da questa essere trasmessi nei modi di uso alla rispettiva Sezione regionale veicoli.

VII. — Colla istituzione del mod. *G*. 217 *c* resta vietata in modo assoluto qualsiasi modificazione od alterazione al numero dell'itinerario esposto sui fogli di accompagnamento mod. *G*. 217 e 217 *b* dalla Stazione che li emette.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

MOD. G-217 c.

FERROVIE DELLO STATO

Foglio d'accompagnamento suppletivo N.

del carro N. Serie Sigla

trasformato in { Normale o Supplementare } N. (1)

dalla stazione di

dalla squadra fissa N.

il giorno 19

emesso a regolarizzazione dell'incluso foglio d'accompagnamento N.

in data { normale o supplementare } N. { della stazione di / della squadra fissa N. }

(1) Indicare se il carro è completo e se contiene merci voluminose, infiammabili, liquidi, ecc.

Bolli dei conduttori e delle stazioni (per l'arrivo e per la partenza) in cui sosta il carro senza subire operazioni di carico o di scarico			

Circolare N. 8.

(SERVIZIO VIII).

Trasporti a domicilio.

MODIFICAZIONE DEI PREZZI E DELLE CONDIZIONI PER L'AGENZIA DI CITTÀ DI COMO.

(Vedi Circolare N. 40-1907).

A datare dal 1° Gennaio corrente l'Impresa assuntrice dell'Agenzia di Città di Como è stata autorizzata a riscuotere i seguenti prezzi per la presa e la consegna delle merci a domicilio:

		Prezzo per Q. divisibile di 10 in 10 Kg.	
Grande Velocità	Merci in genere	L.	0,40
	Mobilia ed oggetti voluminosi . .	»	0,80
	Tassa minima per spedizione . . .	»	0,30
		Prezzo per Q. divisibile di 10 in 10 Kg.	
Piccola Velocità	Merci in genere	L.	0,40
	Mobilia ed oggetti voluminosi . . .	»	0,80
	Granaglie, cereali e farine	»	0,30
	Tassa minima per spedizione . . .	»	0,30

Dovranno perciò correggersi gli attuali prezzi esposti per Como S. Giovanni a pag. 16 (colonne 6 a 12) del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio edizione Gennaio 1907.

La stessa Impresa essendo pure stata autorizzata a riscuotere delle speciali sopratasse, dovrà esporsi, di contro all'indicazione della stazione di Como S. Giovanni, il richiamo (2) alla seguente nota da riportarsi in calce della pag. 16 suddetta:

Pei colli indivisibili superanti il peso di Kg. 100 a P. V. da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori o ai locali sotterranei la tassa sarà aumentata del 30 per cento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

(2) Pei recipienti vuoti (casse, barili, botti, cesti, damigiane e fiaschi) del peso superiore ai Kg. 50 per spedizioni a G. V., e per le damigiane di vetro contenenti liquidi d'ogni sorta, pure a G. V., del peso superiore ai Kg. 40, da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata.

Circolare N. 9.

(SERVIZIO VIII).

Trasporti a domicilio.

SOPPRESSIONE DEL SERVIZIO TRASPORTI A DOMICILIO A PRA.

(Vedi Circolare N. 40-1907).

A datare dal 1° Febbraio p. v. cesserà di funzionare il servizio di presa e di consegna a domicilio delle merci e dei pacchi ferroviali fra la stazione di Pra ed il comune di Pra.

Conseguentemente a pag. 25 del surricordato Prontuario-Tariffe dovranno depennarsi l'indicazione della località di Pra ed i relativi prezzi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 5.

(Servizio VIII).

Congresso degli agricoltori italiani in Roma.

Pei viaggi in destinazione di Roma e ritorno dei partecipanti al Congresso sovraindicato, saranno da applicarsi i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 15 al 29 Febbraio p. v.
Ritorno: dal 26 Febbraio al 15 Marzo p. v.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 7.

(Servizio VII).

Itinerari continuativi per trasporti merci a G. V. e a P. V. accelerata.
(Vedi Parte II Ordine di Servizio N. 117 - 1907)

Perchè il personale possa formarsi un concetto completo ed esatto dell'andamento degli itinerari continuativi merci a G. V. di recente istituzione sulle arterie principali della Rete e dei treni che ad essi affluiscono dalle più importanti diramazioni, si è provveduto a pubblicare, in allegato alla Parte Seconda della Prefazione Generale all'orario di servizio, un opuscoletto intitolato « *Trasporti merci a G. V. e P. V. A.* », dal quale può rilevarsi a colpo d'occhio l'andamento delle principali correnti dei trasporti merci a G. V. e loro affluenti.

Tale opuscolo, che verrà ristampato ad ogni cambiamento generale dell'orario, potrà servire per fornire informazioni agli speditori; ma in tal caso, si dovrà sempre espressamente avvertirli che gli itinerari in esso considerati *non costituiscono impegno* nè per la nostra Amministrazione nè, tanto meno, per

le Amministrazioni estere i cui treni coincidenti sono indicati nei prospetti, inquantochè gli itinerari stessi sono stati istituiti nell'unico intento di accelerare il trasporto delle merci, ma beninteso, senza rinuncia alcuna ai termini di resa stabiliti dalle Tariffe vigenti.

Per norma delle stazioni nelle eventuali comunicazioni al pubblico, si è fatto anche apposito cenno in detta pubblicazione, degli itinerari speciali che, per opportunità di servizio od altra considerazione di massima, sono stati stabiliti per l'inoltro di determinate specie di merci a piccola velocità non paganti sovratassa per l'acceleramento della resa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 10.

(Servizio VIII).

I. Esposizione campionaria operaia e concorso enologico ed alimentare in Milano.

Per la circostanza della sovraindicata esposizione operaia e concorso enologico, saranno da applicarsi, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di merci, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Viaggi degli espositori e giurati.

Andata e *Ritorno*: dal 25 Gennaio al 30 Marzo p. v.

Spedizioni delle merci.

Andata: dal 25 Gennaio al 28 Febbraio p. v.
Ritorno: dal 10 Febbraio al 30 Marzo p. v.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 5.

1° Febbraio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi. Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, febbraio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata Corrige del Bollettino N. 4.

Pag. 9. — Sostituire alla dizione: *Decreto Reale 31 Dicembre 1907, n. 813, col quale...* l'altra: *Legge 31 Dicembre 1907, n. 813 con la quale...*

Tale correzione deve essere riportata anche nell'indice. — Parte I.

Ordine di Servizio N. 16.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

Col 27 gennaio la stazione di Loreo è ammessa alla tariffa eccezionale N. 1003 P. V. per i trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata ecc.*, destinati alla distilleria di Cavarzere.

Per conseguenza, opportuna aggiunta deve essere introdotta nel comma *a)* della intestazione della tariffa eccezionale predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 17.

(SERVIZIO VIII).

Servizio Italo - Germanico

(Vedi ordine di servizio N. 112 - 1907 e N. 6 - 1908).

Col 1° Febbraio 1908 la stazione di Wambrunn della Direzione Ferroviaria di Breslavia verrà ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 P. V. (Metalli) del servizio diretto italo-germanico, coi seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale n. 1.						
		a	b	c	d	e	f	g
Warmbrunn. .	Pino . . .	—	—	—	4.04 3.50 ÷	3.12	—	—
	Chiasso .	—	—	—	4.24 3.70 ÷	3.26	—	—
	Peri . .	—	—	—	3.49 3.02 ÷	2.82	—	—
	Pontebba	—	—	—	4.05 2.85 ÷ 3.28 (1)	2.85	—	—

÷ Prezzo applicabile soltanto alle merci di cui all'avvertenza N. 1, a pag. 463.

(1) Prezzo applicabile soltanto alle merci di cui all'avvertenza N. 2, a pag. 463.

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà pertanto essere annotato a suo posto, secondo l'ordine alfabetico nella pag. 494 della citata tariffa italo-germanica (16° supplemento).

A pag. 358 dello stesso supplemento (Elenco delle stazioni germaniche) alle attuali indicazioni per Warmbrunn saranno pure da sostituirsi le seguenti:

Brs.	*Warmbrunn*	Hirschberg i. Schles, (1)	1181	1226	1042	1052

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 18.

(SERVIZIO VIII)

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 128-1907 e N. 9-1908).

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà del completamento di carico dei trasporti di derrate alimentari a piccola velocità accelerata, pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 2-1905, sono da aggiungere le Ditte:

Giovanni Guazzini di *Sinalunga* e *Vincenzo Tribò* di *Sambenedetto del Tronto.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 19.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N 130-1907 e N. 7-1908)

Col 1° gennaio 1908 le note (†) e (††), e (*) e (**), relative ai prezzi speciali delle classi *c* e *d* della grande velocità, introdotti per la stazione di Genève nella tariffa diretta italo-svizzera col 16° supplemento (pag. 327), sono state modificate come segue:

(†) Prezzo applicabile soltanto alle uova in ceste o casse ed al pollame morto compresi i piccioni e le quaglie, in spedizione di almeno 50 Kg. ciascuna o paganti per tale peso minimo, in partenza da Rolo-Novi e Padova.

(††) Prezzo applicabile soltanto alle uova in ceste o casse ed al pollame morto, compresi i piccioni e le quaglie, in spedizioni di almeno 50 Kg. ciascuna o paganti per tale peso minimo in partenza da Lugo, Russi e Modena.

(*) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni di almeno 50 Kg. ciascuna o paganti per tale peso minimo, in partenza da Rolo-Novi e Padova.

(**) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni di almeno 50 Kg. ciascuna o paganti per tale peso minimo, in partenza da Lugo, Russi e Modena.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 20.

(Servizio VIII)

Biglietti d'abbonamento per studenti.
(Vedi Ordine di servizio N. 104-1907).

Si avverte che anche sulla linea Roma-Ronciglione-Viterbo è stato ammesso il rilascio dei biglietti di abbonamento per studenti in base ai prezzi stabiliti dalla vecchia tariffa, di cui l'Istruzione N. 65-1902 della ex Rete Mediterranea, ferme restando le condizioni di applicazione portate dalla nuova tariffa (allegato N. 6-B alle Tariffe pubblicato colla 23ª Appendice).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 21.

(Servizio VII).

Attuazione del servizio cumulativo fra la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro e la Ferrovia di Valle Brembana.
(Ordine di Servizio N. 115 e 134-1907).

In seguito ad accordi intervenuti con le Amministrazioni interessate, a datare dal 1° Febbraio p. v. verrà attuato il servizio cumulativo pei trasporti di merci a grande velo-

cità, a piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, fra la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro e la Ferrovia di Valle Brembana.

Conforme aggiunta dovrà, pertanto, essere introdotta nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi e di corrispondenza colle Ferrovie secondarie e colle Tramvie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 12.

(Servizio VIII).

Trasporti di veicoli da strade ordinarie per l'estero.

Nel servizio fra l'Italia e l'Austria-Ungheria, come rilevasi dalla nomenclatura annessa alla relativa tariffa diretta, i veicoli da strade ordinarie, *compresi quindi gli automobili;* sono ammessi al trasporto soltanto mediante rispedizione ai punti di confine, coll'applicazione delle rispettive tariffe interne tanto sul percorso italiano quanto su quello estero.

Mentre però sulle percorrenze italiane le tasse vengono computate per ciascun veicolo, sulle ferrovie austro-ungariche invece la tassazione vien fatta in base al peso e, quando questo non sia indicato sui documenti di spedizione, avvengono ai punti di confine contestazioni da parte delle ferrovie estere, le quali si rifiutano di dar corso a tali trasporti. Ad evitare ciò e gli eventuali ritardi nell'eseguimento delle spedizioni, si fa viva raccomandazione alle stazioni di partenza, perchè vogliano invitare i mittenti, nel loro interesse, ad esporre sempre sui relativi documenti di trasporto il peso dei veicoli, o quanto meno a chiedere che la pesatura sia fatta d'ufficio.

Coll'occasione si fa raccomandazione alle stazioni, affinchè non sia trascurata l'indicazione del peso dei detti veicoli tra-

sportati in base alle altre tariffe dirette internazionali, quando la tassa per il percorso estero debba esser pure stabilita secondo il peso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 13.

(Servizio VIII)

« Concessione speciale » VI

Per le necessarie varianti nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI, si avverte che il « Pio Istituto delle figlie di M. V. dell'Immacolata di Albissola » ha trasferita la propria Sede in Savona.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 11.

(SERVIZIO VII)

Inventario generale dei carri dello Stato e di altre Ferrovie alle ore 17 dei giorni 13 e 14 febbraio 1908

Nell'intento di accertare quale sia l'effettiva rimanenza dei carri su ogni Compartimento, e rettificarne, occorrendo, le relative situazioni contabili, nei giorni 13 e 14 febbraio p. v. si dovrà eseguire un inventario generale, per serie e quantità, dei carri in circolazione sulla Rete.

I signori Capi Stazione dovranno quindi provvedere che, per le ore 17 dei predetti due giorni venga eseguita una constatazione di tutti i carri R.M., R.A., R.S., F.S., S.F M., S.V., S.O., noleggiati, nonchè di tutti i carri appartenenti alle Ferrovie estere o Secondarie italiane esistenti sui binari di stazione o di deposito fuori stazione, nei Depositi locomotive, nelle Squadre di rialzo, nelle Cave, negli Stabilimenti raccordati, ecc., esclusi i carri esistenti nelle Officine che verranno inventariati alla stessa ora a cura del Servizio del Materiale e della Trazione.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi Stazione prenderanno preventivi accordi coi Reggenti i Depositi, Squadre Rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga, per quanto possibile, facilitato il compito degli Agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario dovrà eseguirsi per *quantità* e dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dall'unito prospetto, che raccoglie le risultanze dei due giorni (13 e 14) e dovrà quindi essere trattenuto dalle stazioni sin dopo l'accertamento del secondo giorno, quello del 14.

Le Direzioni Compartimentali provvederanno che ad

ognuno dei Capi Conduttori di scorta in viaggio alle ore 17 nei giorni 13 e 14 febbraio p. v., venga consegnata una copia della presente Circolare, facendo loro obbligo di indicare sull'allegato prospetto la quantità e la qualità dei carri che alla predetta ora si trovano in composizione al rispettivo treno, e di consegnare il prospetto stesso regolarmente compilato e firmato alla prima stazione in cui il treno si fermerà dopo le ore 17.

Le distinte inventariali, sia delle stazioni, che dei treni in viaggio alle ore 17, si dovranno trasmettere alla rispettiva Sezione Regionale Veicoli, allegate al mod. 302-701 (carri); e per le stazioni del Servizio Movimento e Traffico di Ancona alle rispettive Sezioni Movimento di Ancona, Foggia e Napoli allegate al mod. 701.

Le stazioni già comuni colle Ferrovie Meridionali e da queste già esercitate, e cioè: Ancona, Faenza, Falconara, Benevento, Brindisi, Rimini, Portocivitanova, Lugo, Ravenna, Rocchetta S. A., Sulmona e Isernia, invieranno le distinte inventariali alle rispettive Sezioni di Movimento; le stazioni di Bologna, Caserta, Napoli, Potenza Inferiore, Taranto e Terni alle rispettive Sezioni Regionali Veicoli.

Tanto le Sezioni Regionali Veicoli, quanto le Sezioni di Movimento di Ancona, Foggia e Napoli, riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno le prime, al Servizio VII — Ufficio Circolazione Veicoli — le altre al Servizio Movimento e Traffico di Ancona, che poi le rimetterà al predetto Servizio.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni rispettivamente sui mod. 302-701 dei giorni 13 e 14, rettificandone le situazioni relative *rimanenza effettiva in stazione*, senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Si raccomanda ai signori Capi Stazione di affidare l'incarico ad Agenti pratici, e di sorvegliarne rigorosamente le operazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

FERROVIE DELLO STATO

Allegato alla Circolare N. 11 - 1908
(*Servizio VII*).

Stazione di .... (timbro) ....

oppure Treno N. ....

Inventario Carri RM. RA. RS. FS. SFM. SV. SO. e di altre Amministrazioni alle ore 17 del 13 e 14 Febbraio 1908.

		Chiusi per derrate	Chiusi per bestiame	Chiusi per merci	Aperti sponde alte	Aperti con o senza sponde basse	Aperti con bilico	Totale		Scuderia	a gabbia	Speciali — (Carri serbatoi per trasporto di vini, petrolio ecc.; carri per trasporto massi grecce).	Totale generale	Carri per servizio interno dell'Amministrazione	Carri di altre Amministrazioni	*Annotazioni*
								Chiusi	Aperti							
		compresi i carri noleggiati														
Giorno 13	In viaggio (1) alle ore 17															
	Rimanenza effettiva in stazione															
Giorno 14	In viaggio (1) alle ore 17															
	Rimanenza effettiva in stazione															

(1) Da compilarsi esclusivamente dal capo conduttore.

IL CAPO CONDUTTORE

(*firma*) ....

IL CAPO STAZIONE

(*firma*) ....

N. B. — Il presente prospetto - anche se negativo - deve inviarsi alla propria Sezione Regionale veicoli, o Sezione del movimento la sera del 14 febbraio. Le stazioni dovranno indicarvi i risultati dell'inventario di entrambi i giorni 13 e 14 febbraio 1908.
I Capi Conduttori dovranno indicarvi i carri in viaggio alle ore 17 del treno che scortano.

Anno I - N. 6. 8 Febbraio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, febbraio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Ordine Generale N. 3.

(SERVIZIO I).

Trasferimento dell'Ufficio 4° del Servizio centrale VIII da Milano a Roma

(Vedi Ordine Generale N. 7-1906)

Col 1° aprile prossimo l'Ufficio 4° del Servizio Centrale VIII, di cui nell'Ordine Generale N. 7-1906, si trasferirà da Milano a Roma presso la sede del Servizio predetto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 22.

(SERVIZIO VII).

Passaggio del Servizio dalla vecchia alla nuova stazione di ROCCHETTA TANARO

A partire dal treno 2023 del giorno 12 febbraio 1908 il servizio della stazione di *Rocchetta-Tanaro*, della linea Torino-Alessandria, verrà eseguito nel nuovo fabbricato impiantato alla progressiva chilometrica 68.319,25 da Torino P. N., e cessa in pari tempo il servizio nell'attuale fabbricato alla progressiva chilometrica 68.555,90 della suddetta linea.

La nuova stazione è munita dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori a destra nel senso da Torino ad Alessandria;

segnali a disco situati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo, alla distanza dall'asse del F.V. di m. 1380 quello verso Cerro, e di m. 600 quello verso Annone;

piano caricatore con carico di testa e di fianco;

sagoma limite;

ufficio telegrafico incluso nel circuito *omnibus* 1486 con le iniziali di chiamata R. C.

Nell'allegato al presente Ordine di Servizio sono indicate le modificazioni che in conseguenza occorre apportare nel volume « Elenco delle Stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (edizione Gennaio 1901) » e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 23.

(Servizio VII)

Estensione di Servizio nella stazione di TORRE DE' PICENARDI

La stazione di *Torre de' Picenardi*, sulla linea Cremona-Mantova, attualmente ammessa al servizio dei viaggiatori e bagagli e ai trasporti a G. V., a datare dal 12 febbraio 1908 verrà abilitata ai trasporti a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano.

La suddetta stazione è munita dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori a sinistra nel senso Cremona-Mantova;

segnali a disco situati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo, alla distanza dall'asse del F. V. di m. 969 quello verso Gazzo Pieve S. Giacomo e di m. 970 quello verso Piadena;

magazzino merci con binari della capacità utile di m. 150, collegato in due punti col binario di 1ª linea;

piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco e con binario tronco della capacità di m. 18 in prosecuzione del binario adiacente al magazzino merci;

ufficio telegrafico incluso nel circuito omnibus 1313 con chiamata T. O.

Si riportano nel seguente prospetto le distanze chilometriche fra la stazione di ROCCHETTA TANARO, nuovo fabbricato, e le altre stazioni della linea Torino-Alessandria-Genova perchè sieno opportunamente modificate quelle distanze che per Rocchetta Tanaro subiscono variazioni in confronto a quelle esistenti nella tabella polimetrica n. 59 a pag. 107 del volume « Elenco delle Stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (edizione Gennaio 1901) ».

Distanze dalla stazione di Rocchetta Tanaro a quelle sottoindicate.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Torino P. N.	69	Serravalle Scrivia	51
Torino Smistamento	66	Arquata Scrivia	56
Moncalieri	61	Isola del Cantone	65
Trofarello	56	Ronco	69
Cambiano Santena	52	Mignanego	78
Pessione	47	S. Quirico	85
Villanova d'Asti	39	Busalla	74
Villafranca d'Asti	28	Pontedecimo	85
Baldichieri Tigliole	24	Bolzaneto	89
S. Damiano d'Asti	20	Rivarolo Ligure e Rivarolo Ligure Docks	91
Asti	13	Sampierdarena	94
Annone	4	Sampierdarena 1ª e 2ª fermata	100
Cerro	1	S. Benigno, S. Limbania Magazz. e Dars., Genova P. C. Calate	103
Felizzano	8	Genova P. P. e Genova Principe	97
Solero	14	Genova P. C. Locale	99
Alessandria	22		
Frugarolo	32		
Novi Ligure	44		

Poichè per effetto di detto spostamento variano in confronto a Rocchetta Tanaro soltanto le distanze per le stazioni di *Cambiano Santena*, *Felizzano* e *Pontedecimo* della linea Torino-Alessandria-Genova, è inteso che nessuna variante dovranno apportare tutte le altre stazioni della Rete sui prontuari manoscritti. Altrettanto dicasi per le stazioni del Compartimento di Palermo nei riguardi del Prontuario, edizione Luglio 1902.

Quindi sui detti prontuari manoscritti, sia per quelli in uso nelle gestioni merci, sia in quelli da adoperarsi per i trasporti viaggiatori e bagagli fruenti della Tariffa differenziale A, le varianti alle distanze chilometriche dovranno essere eseguite dalla Stazione di *Rocchetta Tanaro* per quelle di *Cambiano Santena*, *Felizzano* e *Pontedecimo* e da queste ultime per la ripetuta Stazione di Rocchetta Tanaro.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 23-1908.

Nel volume « Elenco delle Stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (edizione Gennaio 1901) » modificare come appresso le indicazioni esistenti a pag. 79 per la stazione di *Torre de' Picenardi:*

St.	Torre de' Picenardi	Cremona-Mantova	Cremona	17	V	B	GV	A	O	V	B	SP	T	F	—	—	—	—	—

Nell' allegato al presente Ordine di Servizio sono indicate le modificazioni da apportarsi al volume « Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (edizione Gennaio 1901) ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 24.

(SERVIZIO VIII).

Biglietti di abbonamento speciali
(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

Col 1° Febbraio 1908 la stazione di Cremona è stata abilitata alla vendita dei biglietti di abbonamento speciali anche delle serie I, III, IV, V e VI, nonchè delle serie bis I, III e IV.

Conforme annotazione dovrà pertanto essere praticata all' allegato *B* dell'Ordine di Servizio N. 55-1907.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 25.

(SERVIZIO XI)

Istruzione sulla posa dei binari con traverse metalliche.

Sono state emanate le « Istruzioni sulla posa dei binari con traverse metalliche ».

Il Servizio Centrale XI è incaricato della distribuzione di dette istruzioni agli uffici ed agli agenti interessati.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 26.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 206 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 10-1908)

La tariffa locale N. 206 P. V. è estesa, pel solo percorso delle Ferrovie dello Stato, ai trasporti di *canapa, stoppa, cascami* e *strappature di canapa in balle* in provenienza dalla fermata di *Stellata* della ferrovia Suzzara-Ferrara ed in destinazione di Venezia Marittima, Livorno Marittima, ecc., nonchè a quelli delle merci stesse in partenza dalla stazione di *Arquà* ed in destinazione di *Venezia Marittima.*

In conseguenza, nel comma *a*) del nota-bene in testa alla tariffa locale predetta è da aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione di « *Stellata* ». Nella tabella poi dei prezzi deve essere aggiunta, fra le indicazioni delle stazioni di Argenta e Badia e per la sola destinazione di Venezia Marittima, quella di *Arquà.*

Le presenti disposizioni avranno effetto col 16 febbr. 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 27.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 209 P. V.

Col 16 febbraio 1908 la serie B della tariffa locale N. 209 P. V. sarà estesa ai trasporti di *corde di rame, filo di rame* ecc., in partenza dalla stazione di *Sestri Levante.*

In conseguenza, nell'intestazione della detta serie di tariffa è da aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 28.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 215 P. V.

Col 16 febbraio 1908 la tariffa locale N. 215 P. V. sarà estesa ai trasporti di *lignite e formelle di lignite* in partenza dalla stazione di *Sarzana.*

Per conseguenza, nell'intestazione della detta tariffa locale va aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 29.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 217 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 10-1906.)

Col 16 febbraio 1908 la tariffa locale n. 217 P. V. serie A sarà estesa ai trasporti di *materiali da costruzione e di altre merci* in partenza dalla stazione di *Mergozzo.*

Per conseguenza, nell' intestazione della detta serie di tariffa va aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 30.

(Servizio VIII).

Tariffa locale interna sicula N. 220 P. V.

Col 16 febbraio 1908 la tariffa locale interna sicula **N. 220 P. V.** sarà estesa ai trasporti di *pietra, calce viva. ecc.* in partenza dalla stazione di *Giardini Taormina.*

Nell'intestazione della detta tariffa deve pertanto essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 31.

(Servizio VIII)

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1906)

Col 16 febbr. 1908 la tariffa locale N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di *barbabietole in natura* in destinazione delle stazioni di *Adria* e *di Loreo* ed a quelli di *zucchero greggio* e *melasso* e di *zucchero comune* in partenza dalle stazioni medesime.

Pertanto nelle intestazioni delle serie A, B[a]), e [b]), C[a]) e C[b]) della tariffa locale predetta devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni, coi richiami (****) nella serie A, (11) nella serie B e (12) nella serie C alle seguenti note da riportarsi a piè dei prospetti delle serie medesime.

(****) Per le spedizioni destinate alla fabbrica di zucchero di Cavanella di Po;

(11) e (12) Per le spedizioni provenienti dalla fabbrica di zucchero di Cavanella di Po.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 32.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 221 P. V.

Col 16 febbr. 1908 la tariffa locale N 221 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vitriolo verde* (*solfato di ferro*) in partenza dalle stazioni di *Barletta, Portici, Roma S. Paolo* e *Roma Trastevere.*

Nella intestazione della detta tariffa devono pertanto essere aggiunte le indicazioni delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 33.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 225 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 10-1906)

Col 16 febbraio 1908 la tariffa locale N. 225 P. V. è estesa ai trasporti di *paglia comune, fieno ecc.*, in partenza dalle stazioni di *Asciano, Caldiero, Sambonifacio* e *Sanguinetto.*

Per conseguenza, nella tariffa predetta devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 34.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 231 P. V.

La serie A della tariffa locale N. 231 P. V. sarà estesa, col 16 febbraio 1908, ai trasporti di *nitrato di soda* in partenza dalla stazione di *Castellamare di Stabia Scalo Marittimo.*

Nell'intestazione della detta serie di tariffa deve pertanto essere aggiunta l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 35.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1906)

La serie A della tariffa locale N. 233 P. V. pei trasporti di *acque minerali naturali, ecc.*, è resa applicabile, col 16 febbraio 1908, anche ai trasporti in destinazione di stazioni della ex Rete Sicula.

Di ciò si dovrà prendere nota nella detta serie di tariffa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 36.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 601 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1906)

Col 16 febbraio 1908 la tariffa locale N. 601 P.V. sarà estesa ai trasporti di *vetrerie di fabbricazione nazionale* in partenza dalle stazioni di *Abbiategrasso, Musocco* e *San Giovanni Valdarno.*

Pertanto, nella intestazione della detta tariffa vanno aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 37.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

Col 16 febbraio 1908 la tariffa eccezionale N. 1006 P. V. sarà estesa ai trasporti di *torba compressa e formelle di torba* in partenza dalla stazione di *Adria.*

Col giorno stesso la detta tariffa sarà estesa ai trasporti *di lignite e formelle di lignite in partenza* dalla stazione di *Sarzana.*

In conseguenza, fra le indicazioni delle stazioni di partenza, nei punti *a*) e *b*) dell'intestazione della tariffa stessa, devono essere aggiunte, rispettivamente, quelle di *Adria* e di *Sarzana.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 38.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1059 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1906)

Col 16 febbraio 1908 la serie B della tariffa eccezionale N. 1059 P. V. sarà estesa ai trasporti di *legname greggio in assami preparati, ecc.*, in partenza dalla stazione di *Bagnara* ed a quelli in destinazione di *Brindisi.*

Pertanto, nella intestazione della detta serie di tariffa devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 39.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1063 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1906)

La serie B della tariffa eccezionale N. 1063 P. V. sarà estesa, col 16 febbraio 1908, ai trasporti di *nitrato di soda* in partenza dalle stazioni di *Castellamare di Stabia Scalo marittimo e di Civitavecchia.*

Nell'intestazione pertanto della detta serie di tariffa devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 40.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero
(Vedi Ordine di Servizio N. 19-1908)

A datare dal 5 Febbraio 1908 la stazione di Bäch, delle Ferrovie Federali Svizzere, è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 7 (Petrolio) del servizio diretto italo-svizzero, coi seguenti prezzi per Quintale:

		Tariffa eccezionale N. 7
Bäch	Chiasso	1.85
	Pino	1.63

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà pertanto essere annotato a suo posto nella pag. 392 della tariffa diretta italo-svizzera (15° Supplemento).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 41.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Cumulativo colle Poste Svizzere
(Vedi Circolare del Servizio VIII N. 40-1906)

Col 1° *Febbraio* 1908 è entrata in vigore una nuova tariffa speciale per le spedizioni di merci e valori in provenienza o destinazione della Gran Bretagna e dell'Irlanda via Calais o via Ostenda, la quale annulla e sostituisce quella corrispondente, che trovasi a pag. 49 della Tariffa a grande velocità per il servizio cumulativo colle Poste Svizzere (edizione 1° Settembre 1903).

La detta nuova Tariffa speciale verrà distribuita, dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze, alle stazioni ed agli uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per distribuzione gratuita alle Ditte che ne facessero richiesta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 14.

(Servizio VIII)

Convegno dei viticultori in Roma.

In occasione del convegno sovraindicato, saranno da accordarsi, pei viaggi dei partecipanti al convegno medesimo in destinazione di Roma e ritorno, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto la osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 16 al 24 Febbraio 1908.
Ritorno: dal 23 al 29 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 15.

(Servizio VIII).

II Esposizione quadriennale di Belle Arti in Torino

In occasione della suddetta Esposizione saranno da accordarsi, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti d'arte, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale 1ª sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 1° Marzo al 31 Luglio 1908.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI.

Andata: dal 1° Marzo al 25 Aprile 1908.
Ritorno: dal 25 Marzo al 31 Luglio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 16.

(SERVIZIO VIII).

Congresso nazionale della Federazione vetraria italiana in Venezia.

Pei viaggi in destinazione di Venezia e ritorno dei partecipanti al Congresso sovra indicato, saranno da applicarsi i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dall'8 al 14 febbraio 1908.
Ritorno : dal 16 al 22 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 17.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione di prodotti agricoli-industriali in Roma.

Nella occasione della esposizione sovra indicata devono essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservenza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dall'8 febbraio al 30 aprile 1908.

SPEDIZIONE DELLE MERCI.

Andata: dall'8 febbraio al 31 marzo 1908.
Ritorno : dal 31 marzo al 30 aprile 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 18.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della Società Ingegneri-Architetti italiani in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato dovranno applicarsi i ribassi portati dalla Concessione speciale 1ª sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei temini di tempo seguenti:

Andata: dal 1° al 15 Marzo 1908.
Ritorno: dall' 8 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige del Bollettino N. 5.

A *pag. 76.* — L'ultimo periodo della circolare N. 8:

« Pei colli indivisibili superanti il peso di Kg. 100 a P.V. »
« da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori o ai locali »
« sotterranei la tassa sarà aumentata del 30 per cento ».

deve essere cancellato e trascritto a seguito della nota (2), che resta quindi così concepita:

---

(2) Pei recipienti vuoti (casse, barili, botti, cesti, damigiane e fiaschi) del peso superiore ai Kg. 50 per spedizioni a G. V., e per le damigiane di vetro contenenti liquidi d'ogni sorta, pure a G. V., del peso superiore ai Kg. 40, da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata.

Pei colli indivisibili superanti il peso di Kg. 100 a P. V. da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori o ai locali sotterranei la tassa sarà aumentata del 30 per cento.

ANNO I - N. 7.

15 FEBBRAIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, febbraio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

D. R. 22 *dicembre* **1907** *N.* **838** *col quale è approvato l'annesso regolamento per la elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico* **(1).**

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduto l'art. 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sentito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento, visto, d'ordine Nostro, dal ministro dei lavori pubblici, per la elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico istituito presso il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale delle ferrovie dello Stato).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 dicembre 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) P... ato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, N. 28 del 4 febbraio 1908.

REGOLAMENTO

per la elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico, istituito presso il Ministero dei lavori pubblici (*Direzione generale delle Ferrovie dello Stato*).

Art. 1.

Per la elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico, prescritta dall'art. 63 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono elettori ed eleggibili gli agenti stabili ed in prova, maggiori di età e in attività di servizio, che sappiano leggere e scrivere.

Art. 2.

La elezione per la rinnovazione periodica dei rappresentanti suddetti, ha luogo nel trimestre precedente la data della rinnovazione.

Il ministro dei lavori pubblici stabilirà i giorni della votazione e dello scrutinio.

Art. 3.

Le votazioni si fanno:

a) presso le stazioni e fermate ferroviarie;

b) presso le officine, se il numero degli elettori addetti a ciascuna di esse è maggiore di 50;

c) presso i servizi centrali;

d) presso le Direzioni compartimentali.

Lo scrutinio si fa mediante un seggio elettorale da costituirsi presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Le operazioni elettorali sono presiedute dal capo della stazione, della fermata e dell'officina o da un suo delegato e da fun-

zionari dei servizi centrali e delle Direzioni compartimentali, rispettivamente delegati dai capi dei servizi centrali e dai capi dei compartimenti.

Per la eventuale sorveglianza delle operazioni elettorali presso le sedi di votazione, il ministro dei lavori pubblici provvederà a mezzo di delegati di sua nomina.

Art. 5.

Presso ciascuna sede di votazione saranno depositati un numero sufficiente di schede per la votazione e l'elenco degli agenti aventi diritto al voto, a termini dell'art. 1 e che agli effetti dell'elezione sono ad essa assegnati.

Art. 6.

La scheda sarà fatta secondo un modello uniforme e in modo che l'elettore la possa chiudere, e porterà attaccata una cedolina.

Art. 7.

Il voto è segreto.

Le tavole destinate alla scrittura delle schede debbono essere collocate in modo da assicurare il segreto del voto.

Art. 8.

Ciascun elettore ha il diritto di scrivere sulla scheda non più di due nomi.

Il nome e il cognome dei candidati debbono essere scritti in modo leggibile.

Art. 9.

Nei giorni designati, l'elettore che si presenta a votare riceve una scheda da chi è incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda i nomi dei candidati, e, dopo averla chiusa, la consegna

al detto incaricato, ponendo la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio nome, e sulla cedolina che sarà successivamente staccata a norma di quanto dispone il 3° capoverso dell'art. 15.

L'incaricato depone la scheda in un'urna o cassetta munita di chiave.

Art. 10.

Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui all'art. 5, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'identità di esso, lo ammette alla votazione, aggiungendone il nome nell'elenco; ma tiene separata la scheda da quelle dei votanti compresi nell'elenco stesso.

Appena chiusa la votazione, l'incaricato comunica il nome, cognome e qualifica degli agenti di cui nel presente articolo, al capo del servizio od al capo della Direzione compartimentale a cui appartengono gli agenti, in seguito a che il capo del servizio o il capo del compartimento trasmettono al presidente del seggio elettorale, le informazioni atte a stabilire la capacità elettorale degli agenti suddetti.

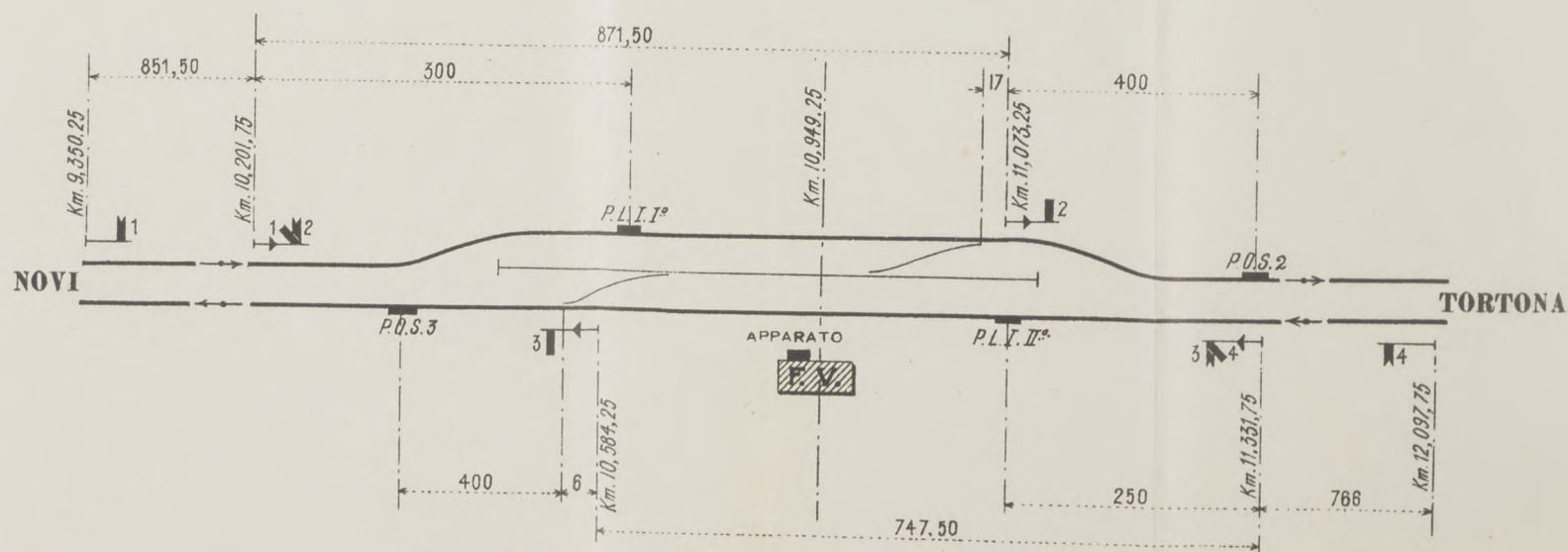
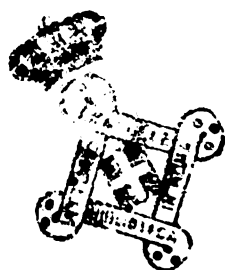
Art. 11.

Le schede raccolte insieme agli elenchi firmati dai votanti e vidimati dall'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, non appena queste siano finite, sono chiuse in buste suggellate e trasmesse in pieghi assicurati dalle sedi di votazione alla Direzione generale.

I detti elenchi sono egualmente trasmessi anche dalle sedi nelle quali nessun agente siasi presentato a votare nei giorni e nelle ore a ciò destinati.

Quando ciò si verifichi, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali ne fa espressa dichiarazione da lui firmata nel relativo elenco degli agenti.

STAZIONE DI RIVALTA SCRIVIA

Posto di blocco N. 25

Art. 12.

Trascorsi quattro giorni da quello della votazione, il direttore generale fa verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero i pieghi suggellati, dei quali al precedente art. 11. Se alcuno ne manca, fa raccogliere subito le necessarie notizie, per darne poi comunicazione al presidente del seggio elettorale.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da sviamento degli uffici di spedizione, il direttore generale ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne rilascia dichiarazione scritta al presidente del seggio elettorale.

Art. 13.

Il seggio elettorale è composto del presidente, nominato dal ministro dei lavori pubblici e di quattro scrutatori scelti fra gli elettori, nominati due dal ministro dei lavori pubblici e gli altri dal direttore generale.

Il ministro dei lavori pubblici nomina altresì due supplenti che sostituiscono gli scrutatori impediti od assenti, scegliendoli pure fra gli elettori.

La nomina degli scrutatori e dei supplenti deve essere fatta cinque giorni prima del termine stabilito per lo scrutinio dei voti.

Art. 14.

Lo scrutinio dei voti per ciascuna elezione si compie nel giorno designato dal ministro dei lavori pubblici e non prima del 15° giorno da quello della votazione.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli elettori.

Art. 15.

Costituito il seggio nelle ore antimeridiane del giorno designato, si accerta se il numero dei pieghi suggellati corrisponde a quello delle sedi elettorali.

Nel caso che ne manchi qualcuno, si fa risultare dal processo verbale, di cui al seguente art. 17, riportandovi il sunto delle dichiarazioni che avrà comunicato il Direttore generale ai sensi dell'ultima parte dell'art. 12.

Dopo ciò si procede all'apertura dei pieghi suggellati e si fa la verifica del numero delle schede e dei relativi elenchi.

Verificato il numero delle schede contenute in un piego, il presidente, prima di immettere nell'urna ciascuna scheda ancora chiusa, stacca da essa la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori; un altro scrutatore appone un segno sul rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le stesse operazioni si compiono successivamente per le schede contenute in ciascuno degli altri pieghi.

Le schede indicate nell'art. 10 non saranno immesse nell'urna, se non dopo che il seggio siasi pronunziato sulla regolarità di esse.

Art. 16.

Compiuta la immissione delle schede nell'urna, il presidente del seggio, assieme agli scrutatori presenti, ne fa lo spoglio.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovino più di due nomi, quelli successivi ai due primi si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nelle le schede firmate dall'elettore, quelle che contengono segni di riconoscimento e le schede non conformi al modello stabilito.

Sono nulli i voti dati ad agenti non eleggibili.

Elevandosi contestazioni intorno ad una scheda, il seggio si pronuncia in via definitiva, a maggioranza di voti, sulla contestazione.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si sigilla l'urna e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Art. 17.

Fatto lo spoglio delle schede, e riscontrato il numero dei voti con quello delle schede, tenuto conto dei voti nulli e mancanti, il seggio elettorale compila un processo verbale secondo apposito modulo, nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati e il numero dei voti da ciascuno di essi riportato.

Sono dichiarati eletti i due candidati che hanno riportato maggior numero di voti. A parità di voti è eletto il più anziano di servizio stabile ed in prova, ed a pari anzianità, il maggiore di età.

Il processo verbale, fatto in due originali, deve essere firmato da tutti i componenti il seggio.

Le schede prima che il seggio sia sciolto, vengono bruciate.

Art. 18.

Appena compilato il processo verbale, il presidente del seggio ne trasmette un esemplare al ministro dei lavori pubblici ed un altro al direttore generale.

Art. 19.

I moduli delle schede, degli elenchi e dei verbali saranno stabiliti dal Direttore generale.

rt. 20.

Il Direttore generale, entro cinque giorni dal ricevimento del risultato delle elezioni, dà comunicazione del risultato medesimo agli agenti dichiarati eletti, i quali entro dieci giorni dalla data di tale comunicazione devono dichiarare per lettera in piego raccomandato, al Direttore generale stesso, se accettano l'ufficio.

Art. 21.

In caso di morte, di cessazione dal servizio, di non accettazione o di dimissione in qualunque tempo avvenuta di un rappresentante eletto dal personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico, il ministro dei lavori pubblici chiama a surrogarlo l'agente che dopo gli eletti ebbe il numero maggiore dei voti il quale prende l'anzianità del surrogato.

Disposizione transitoria.

La votazione da parte degli elettori addetti ai servizi di esercizio delle linee della ex rete Meridionale in Ancona si fa presso i servizi medesimi, e le relative operazioni da compiersi in conformità al presente regolamento sono presiedute da funzionari delegati dai dirigenti i servizi medesimi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Ordine di Servizio N. 42.

(Servizio VII)

Servizio merci a Roma S. Paolo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 81-1907.)

La stazione di *Roma S. Paolo* è stata ammessa ad effettuare ed a ricevere i trasporti a carro completo o da considerarsi come tali, rispettivamente in provenienza e in destinazione dello stabilimento raccordato della Società Italo-Americana pel Petrolio.

Di conseguenza la nota N. (9) in calce alla pagina 64 del volume « Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche » (edizione gennaio 1901) dovrà essere sostituita dalla seguente:

« (9) Ammessa ad effettuare ed a ricevere trasporti di merci a carro completo, o da considerarsi come tali, per conto della Ditta Marotti e Frontini, della Società dei prodotti chimici, colla e concimi, della Società Italiana dei Molini e Panifici Antonio Biondi e della Società Italo-Americana pel Petrolio ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 43.

(Servizio VII).

Treni di lusso.

(Vedi Ordine di Servizio N. 117-1907)

TRENO DI LUSSO BERLINO-NAPOLI

A parziale modificazione di quanto venne stabilito con l'Ordine di Servizio N. 117-1907 si dispone quanto in appresso:

L'ultima partenza da Berlino, del treno di lusso Berlino-Napoli, fissata pel 16 maggio 1908, verrà anticipata al mar-

tedì 12 dello stesso mese e quella da Napoli avrà luogo il 16 maggio anzichè il 20.

TRENO DI LUSSO CALAIS-PARIGI-MILANO (Simplon Express).

Il treno di lusso Calais-Parigi-Milano (Simplon Express) che presentemente si effettua tre volte alla settimana, dal 1° marzo a tutto il 31 maggio 1908 verrà prolungato fino a Venezia, e reso giornaliero.

Dal 1° giugno al 31 agosto detto treno verrà di nuovo limitato a Milano ed effettuato giornalmente fra Calais-Parigi e Milano.

Nei mesi di settembre ed ottobre poi ritornerà a circolare giornalmente fino a Venezia.

Infine dal 1° novembre a tutto febbraio detto treno circolerà di nuovo tre volte alla settimana fra Calais-Parigi e Milano.

Le Direzioni compartimentali, ognuna per la propria giurisdizione, daranno tutte le disposizioni di loro competenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 44.

(SERVIZIO VIII).

Trasporti di bagagli e di merci eccedenti
(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1907)

L'inoltro dei bagagli e delle merci riscontrati eccedenti, dei quali è parola al punto 2 dell'art. 4 ed al punto I dell'art. 10 dell'Ordine di Servizio N. 3-1907, deve aver luogo in appoggio della lettera di porto in servizio modulo I-1090 quater, che ha sostituito i moduli A-90 quater, ex Rete Adriatica e A-279 quater, ex Rete Mediterranea, e non in base alla lettera di porto in servizio modulo I-112 già 279-B.

Il detto modulo I-1090 quater, deve pure essere usato pel trasporto dei colli in disguido, erroneamente istradati, non caricati a tempo, ecc.

Nel rammentare che tutti i colli suaccennati devono essere carteggiati a grande velocità, a meno che si tratti di merce esclusa da tale modo di trasporto, si prescrive che per i colli a bagaglio, sul modulo I-1090 quater, debba sempre figurare come *mittente o destinatario l'Ufficio dei bagagli*, fermo rimanendo che l'inoltro deve essere fatto col mezzo più sollecito, occorrendo anche coi treni diretti od accelerati, munendo i colli della etichetta prescritta per denotare il modo di inoltro.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 45.

(Servizio VIII).

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a piccola velocità accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 18-1905)

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà di completamento di carico dei trasporti di derrate alimentari a piccola velocità accelerata, pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 2-1905, è da aggiungere la Ditta Nicola Melilla e C. di Ortona.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 46.

(SERVIZIO VII).

Soppressione del posto di movimento al Bivio Bosco Redole.

Dalle ore 8 del 25 febbraio 1908 il Bivio Bosco Redole cesserà di funzionare come posto di movimento.

Sarà inoltre soppressa la comunicazione telegrafica fra il Bivio e le stazioni di Vinchiaturo, Guardiaregia e S. Giuliano, e verrà attivato il telefono fra il Bivio e Vinchiaturo.

Di conseguenza dovrà dalla stessa data essere opportunamente modificato l'orario dei treni sulle linee Termoli-Benevento e Campobasso-Isernia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 47.

(SERVIZIO XI)

Trasformazione in stazione della fermata di Rivalta Scrivia. Attivazione nella medesima di un binario di precedenza pei due sensi di marcia dei treni e del nuovo segnalamento a protezione della stazione stessa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 58-1906) (1).

A partire dai treni N. 2461 e 1424 del giorno 28 febbraio 1908 la fermata di Rivalta Scrivia verrà trasformata in stazione e nella medesima verrà attivato un binario di precedenza che servirà pei due sensi di marcia dei treni.

Verrà contemporaneamente attivato il doppio segnalamento a protezione della detta stazione.

Nell'unito schizzo sono indicati la nuova disposizione dei binari e dei deviatoi della stazione di Rivalta Scrivia ed il segnalamento che si troverà in funzione nella medesima a partire dalla data sopraindicata.

(1) Il presente Ordine di Servizio, modifica la parte dell'Ordine di Servizio N. 58-1906 della Direzione Generale, relativa all'esercizio col sistema di blocco del tronco Novi Città-Bivio Tortona, per quanto riguarda il segnalamento del posto di blocco N. 25 di Rivalta Scrivia.

Dall'attuale cabina addossata al F. V. che continuerà a funzionare come posto di blocco N. 25 della linea Tortona-Novi, verranno manovrati i segnali della stazione, i quali sullo schizzo sono distinti ognuno col numero della leva che li comanda; i deviatoi invece verranno manovrati a mano.

Tutti i segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali d'avviso, sono di I Categoria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 48

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-belga
(Vedi Ordine di Servizio N. 79-1907)

A datare dal 1° febbraio 1908 sono state ammesse alla tariffa eccezionale N° 16 (Vetrerie) del servizio diretto italo-belga la località di Angleur (*Station et Raccordements*) e di Chênée (Station), delle Ferrovie Belghe dello Stato, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 16 a	b
Angleur (Station et Raccordements)	Pino	4.57	3.60
	Chiasso	4.79	3.77
Chênée.	Pino	4.57	3.60
	Chiasso	4.79	3.77

Col 5 febbraio 1908 la stazione di Buysinghen, appartenente pure alle Ferrovie Belghe dello Stato, venne ammessa alla

tariffa eccezionale N 23 (prodotti metallurgici) coi seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 23									
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k
Buysinghen	Pino	4.83	4.76	—	3.58	3.37	—	3.15	2.56	2.49	2.46
	Chiasso	5.10	5.03	—	3.77	3.56	—	3.31	2.70	2.62	2.59

A cominciare dal 12 febbraio 1908 la stazione di Termonde local (Station Entrepôt et Quai) (Rive droite) è stata ammessa coi seguenti prezzi per quintale alla tariffa eccezionale N. 9 *a* (frutta secche, ecc.) del citato servizio diretto:

	Tariffa eccezionale N. 9	
	a	b
Termonde local (Station. Entrepöt et Quai) (Rive droite)	5.20	—
	5.11	—

Tutti i suesposti prezzi dovranno pertanto essere introdotti a mano nelle surriferite tariffe eccezionali di contro ad ogni singola stazione e precisamente a pagine 168, 176, 177 e 211 della tariffa diretta italo-belga del 1° settembre 1900.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N 19.

(SERVIZIO VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 131-1907)

A partire dal 20 dicembre 1907 la stazione di *Roccasecca* è stata ammessa alla vendita dei permessi d'entrata di 2ª categoria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 20.

(SERVIZIO VII).

Servizio di noleggio dei cuscini.
(Vedi Ordine di Servizio N. 75 e 112-1906)

Fra le stazioni nelle quali viene fatto dalla Ditta Barbini il noleggio dei cuscini ai viaggiatori, alle condizioni dell'Ordine di servizio N. 75-1906, è da comprendersi anche quella di Spezia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 21.

(SERVIZIO II)

Biglietti di Stato e bancari aventi corso legale.

Con richiamo alle comunicazioni a suo tempo fatte dalle cessate Amministrazioni circa la cessazione del corso legale di tutti i biglietti della Banca Nazionale del Regno, della Banca Nazionale Toscana, della Banca Toscana di credito, nonchè di quelli di vecchio tipo del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, dei quali biglietti anzi le Amministrazioni stesse distribuirono fin dal 1904 i fac-simili a tutte le stazioni, si conferma che i biglietti stessi non sono assolutamente più da accettarsi.

Con ciò restano esclusivamente in corso:

a) *I biglietti di Stato* da L. 5, 10 e 25 (sia che abbiano l'effige di Re Umberto o quella di Vittorio Emanuele III, oppure la figura muliebre dell' Italia);

b) *I biglietti bancari* dei tagli da L. 50, 100, 500 e 1000 emessi dalla Banca d'Italia, dal Banco di Napoli e dal Banco

di Sicilia portanti il contrassegno governativo a stampa in color rosso vermiglionato che si trova entro il disco di 17 mm. a metà del fregio inferiore nei biglietti della Banca d'Italia e in quelli del Banco di Sicilia, ed a metà del fregio superiore nei biglietti del Banco di Napoli.

Tale contrassegno porta nel recto una testa veduta di profilo rivolta a sinistra di chi guarda, e rappresentante l' Italia; a tergo la leggenda « *decreto ministeriale del* 30 *luglio* 1896 ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 22.

(SERVIZIO VIII)

Congresso di giornalisti in Roma.

Pei viaggi in destinazione di Roma e ritorno dei partecipanti al Congresso sovraindicato, saranno da applicarsi i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale 1ª sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 14 al 20 febbraio 1908.
Ritorno: dal 16 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 23.

(SERVIZIO VIII).

XXXII Mostra di vini, olii, frutta, ecc. in Roma.

Nella circostanza della mostra sovraindicata, devono essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 14 febbraio al 30 marzo 1908.

SPEDIZIONE DELLE MERCI.

Andata: dal 14 febbraio al 3 marzo 1908.
Ritorno: dal 22 febbraio al 30 marzo detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 8.

22 Febbraio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, febbraio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 49.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale n. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 16-1908).

Col 13 febbraio 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. è stata estesa ai trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata, ecc.* in destinazione delle stazioni di *Milano P. Romana* e *di Padova.*

Col 24 detto poi la tariffa stessa sarà estesa ai trasporti di dette merci in destinazione della Stazione di *Massa Lombarda.*

Per conseguenza, opportune aggiunte dovranno essere introdotte nel comma *a*) della intestazione della tariffa eccezionale predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 50.

(SERVIZIO VIII)

Gestione Grande Velocità nell'Agenzia di città in Milano.

Col 1° marzo 1908 viene istituita presso l'Agenzia di città in Milano la gestione grande velocità per i valori e le merci in partenza.

Per effetto di tale istituzione la detta Agenzia deve compiere tutte le operazioni inerenti all'accettazione e scritturazione dei trasporti, le quali si riassumono nelle seguenti:

a) verifica del peso e della condizione dei gruppi-va-

lore e delle merci a grande velocità consegnati dai mittenti per la spedizione;

b) esame delle note di spedizione e lettere di vettura, loro scritturazione sui libri di spedizione ed applicazione delle tasse di porto e diritti accessori;

c) rilascio della ricevuta in partenza, dei mandati di rimborso degli assegni e di tutti gli altri documenti che a forma dei regolamenti in vigore sono da rimettersi agli speditori;

d) contabilizzazione degli assegni e delle spese anticipate e relativo pagamento ai mittenti;

e) compilazione degli avvisi d'incasso e degli altri documenti che devono corredare le note di spedizione e le lettere di vettura;

f) compilazione dei riassunti delle spedizioni, del riepilogo, del conto corrente e relativi estratti, secondo le norme in vigore, ed invio di tali documenti ai competenti Uffici di Controllo;

g) versamento giornaliero alla Cassa della Direzione Compartimentale di Milano degli introiti per le tasse di porto ed accessori spettanti all'Amministrazione (1).

La corrispondenza relativa alle spedizioni accettate dall'Agenzia di città di Milano ed alle operazioni dalla stessa disimpegnate, deve essere scambiata direttamente fra Uffici e stazioni della Rete e l'Agenzia medesima, alla quale devono pure indirizzarsi le eventuali riserve per irregolarità nei trasporti, gli avvisi d'incasso degli assegni e le note di giacenza.

Le riserve suddette però, oltrechè all'Agenzia di città, devono darsi anche alla stazione di Milano Centrale.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

(1) Nell'elenco della periodicità dei versamenti allegato all'Istruzione N. 3-1906 del Servizio II si dovrà inserire la Gestione di Milano Agenzia contrassegnandola colla lettera *A*.

Ordine di Servizio N. 51.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 40-1908)

A datare dal 20 Febbraio 1908 la stazione di Romont, delle Ferrovie Federali Svizzere, venne ammessa alla tariffa eccezionale N. 2 P. V. (vino) coi seguenti prezzi per quintale:

		a	b	I	II	III	IV	V	VI
Romont	Chiasso	3.49	3.41	—	—	—	—	—	—
	Pino	3.22	3.15	—	—	3.10 (1)	—	—	—
	Iselle	1.61	1.55	—	—	—	—	—	—

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti in provenienza da oltre mare ed in partenza da Genova Principe, Genova P. Caricamento calate, S. Benigno calate e S. Limbania calate e darsena.

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi dovrà annotarsi a suo posto, secondo l'ordine alfabetico, a pag. 376 del 15° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera.

La stazione di Yverdon attualmente abilitata alla tariffa eccezionale N. 3 (legnami) serie *e*, a cominciare dal 20 Febbraio 1908 è stata ammessa pure alla serie *c* di detta eccezionale con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 3 serie *c*
Yverdon	Chiasso	1.81
	Pino	1.65
	Iselle	0.97

Detti prezzi dovranno annotarsi a mano di contro alla stazione di Yverdon, colonna *c* della detta eccezionale, N. 3, a pag. 386 del 15° Supplemento alla tariffa italo-Svizzera.

Le Ferrovie Svizzere comunicano che dal 31 Marzo 1908 fino a nuovo avviso, cesseranno d'avere vigore i prezzi attualmente esposti in tariffa per le stazioni di Laupen e Neuenegg

della ferrovia del Sensetal (rappresentata dalla Ferrovia Bern-Neuchâtel).

Dalla surriferita data dovranno pertanto cancellarsi nella tariffa italo-svizzera e precisamente per Laupen a pag. 302, 334, 373, 408 e per Neuenegg a pag. 303, 341, 375, 410 e 432 (15° Supplemento) tutte le indicazioni e le tasse relative alle dette stazioni, restando così sospeso, fino a nuovo ordine, il carteggio diretto dei trasporti da o per dette località.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 52.

(Servizio XI).

Commissioni di lavori relative al materiale fisso.

D'ora innanzi le commissioni di lavori relative al materiale fisso dovranno essere trasmesse, per il tramite normale, al Servizio XI, il quale deciderà se convenga provvedere al lavoro richiesto per mezzo della Officina di Pontassieve o di altra Officina dell'Amministrazione oppure a mezzo della industria privata.

Le Commissioni riconosciute accettabili per l'officina di Pontassieve verranno dal Servizio XI inoltrate all'Ufficio V del Compartimento di Firenze per l'ulteriore corso.

Per le altre che dovessero avere diversa destinazione il Servizio XI farà le debite comunicazioni ai Servizi o ai Compartimenti interessati.

Per le commissioni di cui si tratta si deve far uso del modulo *L*-369.

In casi eccezionali di assoluta urgenza è ammesso che tali commissioni si facciano anche direttamente all'Officina di Pontassieve o con lettera o con telegramma od anche solo verbalmente.

In questi ultimi casi però l'Officina stessa ne deve dare immediato avviso all'Ufficio compartimentale V di Firenze per la emissione del relativo modulo *L*-369 e per le conseguenti comunicazioni da farsi al Servizio XI.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 24.

(Servizio VIII).

Concessione speciale XIV.
(Vedi Ordine di Servizio N. 8 - 1905).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV (Ordine di Servizio N. 8-1905) devesi aggiungere, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle Sedi, il sodalizio seguente:

Società Ginnastica « Maurina »	*Porto Maurizio.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 25.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione industriale moderna « Arte e Lavoro » in Verona.

In occasione della Esposizione sovraindicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto la osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 25 febbraio al 15 maggio 1908.

SPEDIZIONE DEGLI OGGETTI.

Andata: dal 25 febbraio al 15 marzo 1908.
Ritorno: dal 15 aprile al 15 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 9. 29 FEBBRAIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, febbraio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — **Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:**

Decreto Reale 2 *febbraio* **1908** *col quale viene nominato un membro del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse all' industria privata;

Visto il Nostro Decreto 12 settembre 1907 con cui furono nominati i membri del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ed il successivo Decreto 24 ottobre 1907 con cui furono accettate le dimissioni di uno dei membri stessi;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' nominato membro del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il sig. comm. dott. marchese Giovanni Cassis, Consigliere di Stato.

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1908.

VITTORIO EMANUELE

Giolitti.
Bertolini.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno N. 45 del 24 febbraio 1905.

Nel volume « Elenco delle stazioni e Libro–prontuario delle distanze chilometriche (ediz. gennaio 1901) » praticare le seguenti modificazioni ed aggiunte:

a) a pag. 44 sostituire come appresso le indicazioni relative alla stazione di Margherita di Savoia:

St.	Margherita di Savoia	Ofantino-Margherita di Savoia	Foggia	48 bis	V	B	Gv	A	O	—	—	8							

sopprimendo il richiamo (7) in calce alla pagina stessa;

b) a pag. 51 sopprimere i tre asterischi di fianco alla stazione di Ofantino, e la corrispondente nota in calce;

c) a pag. 102 depennare il richiamo (2) di contro al nome di Ofantino nella tabella polimetrica 48, e sopprimere in calce la nota stessa. Inoltre riportare la seguente nuova tabella polimetrica:

(48 bis) Ofantino–Margherita di Savoia.

Ofantino	
6	Margherita di Savoia

Tutte le stazioni della Rete formeranno la distanza per la stazione di Margherita di Savoia aggiungendo km. 6 alla distanza di Ofantino. La distanza così ottenuta dovrà riportarsi nei Prontuari delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni per il servizio delle merci, colla indicazione della via segnata per Ofantino.

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche da valere alle gestioni viaggiatori, per l'applicazione della tariffa differenziale *A*), e bagagli per la tariffa differenziale, dovrà aggiungersi a pag. 29 fra *Margherita* e *Marianopoli* il nome della stazione di Margherita di Savoia con la relativa distanza ottenuta nel modo suddetto e colla indicazione della via risultante nel prontuario stesso per *Trinitanopoli*, per le stazioni situate al nord dl Foggia, di S. Nicola di Melfi (linea Rocchetta S. Antonio–Gioia del Colle), di Ferrandina Pomarico Miglionico (linea Napoli–Taranto), di Battipaglia e quelle della linea Battipaglia–S. Caterina di Reggio, comprese tutte le stazioni nominate, nonchè quelle del Compartimento di Palermo, e coll'indicazione della via risultante per *Barletta*, per tutte le altre stazioni.

Infine, la stazione di Margherita di Savoia riceverà appositi prontuari dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze.

Ordine Generale N. 4

(SERVIZIO VII).

Assunzione dell'esercizio della linea Ofantino-Margherita di Savoia da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Col 1° marzo 1908 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato assumerà il completo esercizio della linea Ofantino-Margherita di Savoia ora affidato, eccetto che per il mantenimento e la sorveglianza della linea, alla Società per le ferrovie di Reggio Emilia in base alla convenzione 2 marzo 1906 fra questa e la Società delle ferrovie Meridionali ed a tale esercizio verrà provveduto secondo le norme ed i regolamenti in vigore sulle altre ferrovie dello Stato.

Detta linea, la quale, per quanto riguarda il mantenimento e la Sorveglianza, trovasi già alla dipendenza del Servizio del mantenimento e sorveglianza in Ancona e fa parte della Sezione di Bari, viene posta, per quanto riguarda il Servizio Movimento e Traffico alla dipendenza del rispettivo Servizio sedente in Ancona e passa a far parte della Sezione di Foggia, e per quanto riguarda il Servizio del Materiale e Trazione viene posta alla dipendenza del rispettivo Servizio sedente in Ancona passando a far parte della Sezione di Bari.

Pel servizio sanitario la linea Ofantino-Margherita di Savoia dipenderà dall'ispettore sanitario di Ancona e farà parte del riparto di Foggia.

Per gli effetti della sorveglianza e della manutenzione della rete telegrafica la linea stessa è aggregata al Riparto telegrafico di Foggia.

L'esercizio della linea Ofantino-Margherita di Savoia si farà osservando tutte le disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

1. *Stazioni e distanze chilometriche.* — Della linea in parola fa parte la sola stazione di Margherita di Savoia, la quale, come risulta dalla tabella N. 48 a pag. 102 dell'elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (ediz. gennaio 1901), dista Km. 6 da Ofantino.

Nell'allegato al presente Ordine Generale si riporta la nuova tabella polimetrica N. 48-*bis* relativa alla linea stessa.

2. *Servizio telegrafico.* — La stazione di Margherita di Savoia è inclusa nel circuito telegrafico N. 1638-*bis* con la chiamata M.

3. *Trasporti di viaggiatori, bagagli e cani.* — La corrispondenza con biglietti a tariffa intera e per ragazzi da o per la di stazione Margherita di Savoia, potrà aver luogo direttamente in destinazione o provenienza di qualunque altra stazione della Rete, con l'applicazione, per l'intero percorso, dei prezzi in vigore sulla Rete dello Stato.

Però, tanto pei viaggi che interessano il solo tratto Ofantino Margherita di Savoia, quanto per quelli fra la stazione di Margherita di Savoia e le stazioni del tronco di Foggia-Bari — sempre con biglietti a tariffa intera e per ragazzi — continueranno ad applicarsi, per il tratto Ofantino-Margherita di Savoia, le seguenti tasse:

Viaggiatori a tariffa ordinaria	1ª classe	L. 0,60
	2ª »	» 0,35
	3ª »	» 0,20

I ragazzi di età dai tre ai sette anni pagano la metà dei detti prezzi e quelli di età inferiore ai tre anni sono trasportati gratuitamente.

E' pure mantenuta, coi prezzi attualmente in vigore, la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno fra la stazione di Margherita di Savoia e quelle di Barletta, Cerignola Città, Cerignola Stazione, Foggia, Ofantino e Trinitapoli.

La registrazione delle spedizioni di bagagli e di cani, può aver luogo direttamente da o per la stazione di Margherita di Savoia in destinazione o provenienza di qualunque stazione

della Rete, con l'applicazione delle tariffe in vigore sulla Rete di Stato.

4. *Trasporti di merci.* — La stazione di Margherita di Savoia continuerà ad essere esclusa dai trasporti di veicoli e di bestiame.

Per tutti gli altri trasporti di giornali, di merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed ordinaria, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri saranno applicabili, anche per il percorso sulla linea Ofantino-Margherita di Savoia, le tariffe e condizioni in vigore sulla Rete dello Stato, cioè le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali attualmente valevoli pei trasporti da o per Ofantino.

L'applicazione delle tasse dovrà, beninteso, essere fatta col cumulo delle distanze, come per tutte le linee facenti parte della Rete dello Stato. In conseguenza, per le spedizioni di pacchi ferroviari da e per la stazione di Margherita di Savoia, da eseguirsi in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 grande velocità, non saranno più da riscuotersi le speciali sopratasse comprese nei quadri dei servizi cumulativi, annessi alle tariffe medesime.

5. *Servizi diretti internazionali.* — La stazione di Margherita di Savoia, sarà ammessa, dalla data del 1° marzo 1908, ai diversi servizi internazionali colle stesse attribuzioni risultanti pel servizio interno.

Le stazioni ed uffici interessati provvederanno per l'aggiunta di Margherita di Savoia nell'elenco delle stazioni italiane annesso alle diverse tariffe dirette coll'estero, esponendo come distanza dei rispettivi transiti quelle di Trinitapoli aumentate di km. 10 e, ove del caso, le stesse indicazioni di istradamento previste per Trinitapoli.

6. *Concessioni speciali.* — *Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° luglio 1902) » e nel « Regolamento pei trasporti militari » saranno applicabili anche per il percorso sulla linea Ofantino-Margherita di Savoia.

7. *Contabilità dei prodotti.* — Nulla è innovato per quanto riguarda la compilazione e l'invio da parte della sta-

zione di Margherita di Savoia ai Controlli dei vari elaborati contabili, colle norme tuttora vigenti per la Rete ex-Meridionale.

8. *Versamenti.* — A cominciare dal giorno 3 marzo 1908. la stazione di Margherita di Savoia invierà i versamenti dei prodotti alla Cassa di Ancona, e continuerà successivamente a fare il versamento stesso nei giorni dispari ed ultimo del mese.

9. *Orari.* — L'esercizio della linea Ofantino-Margherita di Savoia è fatto con tre coppie di treni, secondo l'orario che viene pubblicato a parte e che andrà in vigore contemporaneamente all'assunzione dell'esercizio della linea stessa; restando per ora vietato qualsiasi ricupero, attese le speciali condizioni della linea.

10. *Utilizzazione del materiale rotabile, copertoni ed attrezzi.* — Per la ripartizione del materiale, la stazione di Margherita di Savoia viene aggregata al Circolo di Foggia.

Per quanto concerne la richiesta di carri, copertoni ed attrezzi, nonchè la loro utilizzazione e scritturazione, valgono le norme e disposizioni generali, ed in proposito la stazione di Margherita di Savoia riceverà opportune istruzioni dalla Sezione Movimento di Foggia.

11. *Approvvigionamenti. Servizio della Trazione e Materiale.* — Per quanto riguarda il rifornimento dei materiali, combustibili, ecc., e il servizio della Trazione e Materiale, vengono date a parte apposite istruzioni dai servizi interessati.

12. *Carte di libera circolazione.* — Le carte di libera circolazione che comprendono nel loro percorso il tratto Foggia-Bari, saranno tenute valide anche per la linea Ofantino-Margherita di Savoia.

13. *Contratti e convenzioni.* — I contratti e le convenzioni relativi all'esercizio di detta linea già stipulati dalla cessante Amministrazione avranno vigore fino alla loro naturale scadenza, o fino a quando non verrà diversamente disposto.

In relazione a quanto sopra ed all'annesso allegato dovranno essere introdotte opportune modificazioni ed aggiunte nelle tariffe e pubblicazioni in vigore.

Sono abrogate tutte le disposizioni anteriori concernenti l'esercizio della linea Ofantino-Margherita di Savoia le quali siano in opposizione a quanto è stabilito col presente Ordine Generale.

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 5.

(SERVIZIO X)

Scioglimento dell'Ufficio Contabilità del materiale in Torino e limitazione di competenza degli Uffici Contabili dipendenti dal Compartimento di Palermo e dal Servizio Materiale e Trazione in Ancona.

(Vedi Ordine Generale N. 10-1905; O. G. N. 6-1906, Art. 4; O. G. N. 12-1906, Art. 6; O. G. N. 8-1907 Art. 2 *a*.)

Dovendosi, col primo Aprile 1908, concentrare presso l'Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale in Firenze, il controllo della gestione contabile di tutte le Officine della Rete, comprese quelle di Foggia e Rimini, verrà colla stessa data, sciolto l'Ufficio di Contabilità del Materiale in Torino.

Inoltre, colla stessa data, la competenza del riparto Contabilità dell'Ufficio IV del Compartimento di Palermo e dell'Ufficio-Contabilità del Servizio Materiale e Trazione di Ancona, sarà limitata alla parte concernente la sola Trazione.

Resta quindi stabilito che tutti i documenti contabili che dalle Officine delle rispettive circoscrizioni si trasmettono normalmente ai citati Uffici, verranno colla stessa data inviati direttamente all'Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale in Firenze; al quale Ufficio quindi vengono estese le disposizioni transitorie dell'Istruzione N. 3-1906 del Servizio X anche per le Officine di Torino e Rivarolo, Palermo e Messina, Foggia e Rimini, colle varianti apportate coll'Istruzione N. 11-1907 del Servizio X, e da apportarsi colle altre disposizioni che detto Servizio emanerà allo scopo di far eseguire la completa contabilità presso le Officine, riservando

all'Ufficio Centrale di Contabilità, la sola funzione di controllo e di coordinamento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 53.

(SERVIZIO VII)

Estensione di servizio nello scalo di S. Benigno Calate.

Lo scalo di S. Benigno Calate è stato ammesso a ricevere trasporti a piccola velocità ordinaria di *recipienti vuoti,* a vagone completo, esclusivamente destinati alla *Société Anonyme pour l'importation des huiles de graissage,* allacciata con binario di raccordo al detto scalo, e precisamente al Ponte Paleocapa.

Sui documenti di trasporto per le spedizioni di cui trattasi dovrà quindi sempre figurare come scalo di destinazione « S. Benigno Calate » e come Ditta destinataria la « Société Anonyme pour l'importation des huiles de graissage ».

Per la tassazione dei trasporti rimangono ferme le disposizioni del Capo I dell'allegato 8 alle Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione settembre 1900).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 54.

(SERVIZIO VIII).

Soppressione degli elenchi dei veicoli ferroviari da presentarsi alle Dogane di confine.

Di conformità agli accordi intervenuti col Ministero delle Finanze ed alle istruzioni da esso impartite alle Dogane, a cominciare dal 1° Marzo 1908, i veicoli da ferrovia che si muovono in servizio internazionale, dall'estero per l'Italia e viceversa, e cioè le carrozze, i bagagliai ed i carri, di qualunque specie, che viaggiano semplicemente inscritti nei fogli di corsa

dei convogli, potranno entrare nello Stato od uscirne senza obblighi di formalità, conseguendo già dalle convenzioni stipulate fra le Amministrazioni ferroviarie per il reciproco scambio del materiale ruotabile, che il soggiorno dei veicoli esteri in Italia e di quelli italiani all'estero è solo temporaneo ed inerente ai trasporti internazionali per i quali sono impiegati.

Dalla data anzidetta le Stazioni di Ala, Chiasso, Domodossola, Luino, Modane, Pontebba, Udine e Ventimiglia non dovranno quindi più compilare gli elenchi (Mod. 1260 ex R. M. e R. 57 ex R. A.) che, in base al Titolo IV (Capitolo IV) del Regolamento sulle importazioni ed esportazioni temporanee, dalle Stazioni di confine dovevano rimettersi alle rispettive Dogane per i veicoli esteri entrati in Italia o per quelli italiani usciti all'estero ed i modelli stessi rimarranno perciò abrogati.

Questa disposizione vale anche per i copertoni ed altri attrezzi che sono posti sui veicoli.

Quando però, per una qualsiasi causa, un veicolo estero dovesse subire sulle linee di queste Ferrovie una sosta eccezionale, si deve, per il tramite gerarchico, informarne questa Direzione Generale, affinchè a sua volta possa fornire al Ministero delle Finanze le debite spiegazioni.

Siccome poi, indipendentemente dalla compilazione dei detti elenchi, il movimento dei veicoli esteri e nazionali nelle Stazioni di confine risulta dalle scritture che già si devono tenere agli effetti dei conteggi dei noli, così le Stazioni medesime si trovano sempre in grado di fornire alle rispettive Dogane le informazioni che sul proposito esse avessero a dimandare.

Anzi nelle Stazioni poste su territorio estero (Ala, Chiasso e Modane) nelle quali i detti elenchi servono alle Dogane anche per controllare la serie ed il numero dei carri carichi in partenza con ciascun convoglio, sarà all'uopo dalle Stazioni stesse rilasciato alla Dogana una distinta, estratta dal foglio di corsa.

Le disposizioni che precedono sono applicabili anche ai carri speciali privati esteri inscritti nel parco di un'Amministrazione ferroviaria che entrino in Italia per prendere carico

per l'estero, od a quelli nazionali che escano dallo Stato per uguale scopo, e viaggino semplicemente registrati nei fogli di corsa.

Le debite operazioni doganali devono però continuare a compiersi per i veicoli appartenenti a privati che non siano inscritti nel parco di una Amministrazione ferroviaria e che entrino in Italia, o ne escano, accompagnati da lettera di vettura e per i quali siano applicate le tasse stabilite nelle Tariffe.

Altrettanto si dica per i veicoli nuovi da ferrovia costruiti all'estero, o per quelli costruiti in Italia per l'estero, che entrino in Italia o ne escano, scortati da lettera di vettura.

Per le importazioni od esportazioni di veicoli che non sieno quelle previste dalle Convenzioni o Tariffe del servizio cumulativo internazionale, secondo si è premesso, debbono osservarsi le disposizioni normali e le altre che di volta in volta si impartiscono da questa Direzione Generale, d'intesa col Ministero delle Finanze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 55.

(SERVIZIO VIII)

Esonero delle Ferrovie di prestare la cauzione per le importazioni temporanee ed i daziati in sospeso.

Di conformità alla dimanda rivoltagli da questa Direzione Generale, il Ministero delle Finanze ha autorizzato le dogane di Ala, Arona, Chiasso, Domodossola, Genova, Luino, Milano, Modane, Pontebba, Porto Ceresio, Udine, Ventimiglia e Verona a prescindere col 1° marzo 1908, dal richiedere il deposito a garanzia delle operazioni d'importazione temporanea compiute da quest'Amministrazione in conto proprio,

od in rappresentanza dei proprietari delle merci, perchè queste si trovano in corso di trasporto o sono da considerarsi come tali.

La concessa agevolazione riguarda le importazioni temporanee che costituiscono complemento alle altre operazioni inerenti al traffico internazionale, effettuate da quest'Amministrazione, e cioè le importazioni temporanee dei recipienti, dei veicoli, dei campioni ed in genere degli oggetti che vengono importati e poscia riesportati, senza essere sottoposti a lavorazioni industriali, o trasformazioni nello Stato.

Dal provvedimento restano pertanto escluse le importazioni temporanee relative alle seguenti merci, destinate per essere lavorate: zuccheri, grani, semi oleosi, riso, filati e tessuti, cera gialla, cappelli, lastre di vetro e di cristallo, ferro ed acciaio in lamine, spranghe, verghe o fili ed altri materiali metallici.

Gli agenti di quest' Amministrazione accreditati per le operazioni doganali apporranno quindi soltanto la firma di garanzia sulle bollette d'importazioni temporanee, emesse senza il deposito cauzionale; ma però le dogane continueranno a liquidare ed indicare sulle bollette le somme corrispondenti alle cauzioni dovendo, come prescritto, le stazioni che eseguiscono l'operazioni doganali far seguire le somme stesse sui trasporti, a titolo di deposito, o secondo il caso Incassarle o ricarteggiarle sulle stazioni mittenti.

Le dogane che hanno rilasciato la bolletta d'importazione temporanea daranno poi, tosto accertata la riesportazione della merce, il certificato di scarico alla stazione, affinchè possa provvedere con le modalità d'uso per la restituzione del depsito alla parte.

Avvertesi, infine, che, nell'occasione, il Ministero delle Finanze ha ricordato alle dogane che le operazioni d'importazione a dazio sospeso, eseguite da quest'Amministrazione, sono da ammettersi con la sola garanzia di quest'Amministrazione stessa, senza cioè il deposito effettivo della cauzione.

Il Servizio IX (Controllo Prodotti) impartirà le istruzioni del caso, in linea contabile.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 56.

(Servizio VIII)

Semplificazioni nella contestazione delle contravvenzioni doganali a carico delle ferrovie.

Per accordi presi col Ministero delle finanze, a datare dal 1° Marzo 1908 le Dogane sospenderanno, di regola, la compilazione del processo verbale stabilito dalla legge e dal regolamento doganale, per contestare a quest'Amministrazione le contravvenzioni in cui sia incorso, per errori od inconvenienti qualsiansi, nell'eseguimento delle operazioni doganali da essa effettuate in rappresentanza delle parti, ovvero per inosservanza alle formalità stabilite per le merci sottoposte a vincolo doganale, od a speciali cautele nel trasporto e nella riconsegna.

Invece del detto processo verbale la Dogana, quando non trovi di accordare la sanatoria, giusta le facoltà attribuitele, intimerà la contravvenzione mediante il *foglio di contestazione*, che appositamente s'instituisce sul Mod. *H*-235 che, a cura del Ministero, sarà distribuito alle Dogane.

Tale foglio si compone di due parti:

la prima è riservata alla Dogana per esporvi il fatto che determina la contravvenzione, la penalità comminata e la indicazione della Autorità che è competente a concedere la sanatoria o a definire in linea amministrativa il contesto;

la seconda è riservata alla Stazione per farvi risultare gli estremi della spedizione cui la contravvenzione riguarda; le

giustificazioni o le spiegazioni sul fatto, i documenti che eventualmente sieno da allegarsi.

Il foglio stesso deve essere firmato dal Capo della Dogana e dal Capo Stazione e portare i rispettivi bolli d'Ufficio.

Compilati i due esemplari del foglio la Dogana ne tiene uno per sè e consegna l'altro alla Stazione, indicando in entrambi la data della consegna.

La Stazione deve immediatamente rimettere l'originale consegnatole alla rispettiva Direzione, apponendo, nello spazio a ciò destinato, la data dell'invio.

La trattazione della contestazione e la dichiarazione di sottomettersi o meno alla decisione amministrativa è riservata a questa Direzione Generale cui i documenti devono essere rimessi, per la via gerarchica.

Essa però, con separate istruzioni, ha stabilito in quali limiti intenda delegare siffatta facoltà alle Direzioni Compartimentali.

Quando in un periodo di due mesi dalla data della consegna del *foglio di contestazione* quest'Amministrazione non avesse provveduto a risolvere il contesto con la competente Sede dell'Amministrazione finanziaria, la Dogana procederà senz'altro alla compilazione, nella forma di legge, del processo verbale formale di contravvenzione ed all'ulteriore suo corso.

Nei verbali di contravvenzione viene indicato quale contravventore, l'Agente che rappresenta la ferrovia e non genericamente l'Amministrazione ferroviaria.

Il *foglio di contestazione* non è compilato quando si tratti di contravvenzioni che non emersero nel compimento delle operazioni doganali o nell'esame delle relative scritture, come ad esempio le contravvenzioni scoperte nel movimento di merci soggette all'obbligo delle bollette di legittimazione, o qualora si tratti di contrabbando qualificato, di falsificazione di bolli o di contrassegni ed in genere di fatti gravi che interessi vengano accertati senz'indugio col verbale di contravvenzione. In tali casi viene subito compilato il processo verbale.

Il verbale di contravvenzione compilato senza essere preceduto dal *foglio di contestazione* è, salvi casi d'urgenza, trat-

tenuto dalla Dogana, consegnandone un esemplare alla Stazione, e prendendo nota della data della consegna.

Scorso un mese da tale data, senza che sieno intervenuti altri ordini, la Dogana dà corso al verbale.

La Stazione che riceve l'esemplare del verbale, alla cui compilazione sarà stata chiamata a concorrere avendo così occasione di esporre le circostanze che spieghino o giustifichino il fatto, deve subito inviarlo alla Direzione Compartimentale, per l'ulteriore suo inoltro a questa Direzione Generale per i necessari provvedimenti avanti che scada il termine di un mese concesso.

Da ultimo avvertesi, che in casi urgenti si potrà, per il tramite di questa Direzione Generale, fare diretto ricorso anche per telegrafo al Ministero delle Finanze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 57.

(SERVIZIO VIII)

Certificato di eseguito sdoganamento per le merci scortate da nota d'affrancazione.

(Modificazioni agli articoli 40, 41 e 42 dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti delle merci da e per l'estero).

Allo scopo di soddisfare, nei casi di sdaziamento di merci scortate da nota d'affrancazione per le spese doganali d'entrata in Italia, alle dimande dei mittenti di avere un documento il quale dimostri come precisamente la merce si classificò dalla Dogana e si liquidarono i diritti, viene instituito, d'accordo col Ministero delle Finanze, il modulo *H*-234 intitolato « *Certificato di eseguito sdoganamento* » che le Dogane sono autorizzate a rilasciare alle stazioni di confine, od alle altre che nei detti casi provvedano all'eseguimento dell'operazione.

Il certificato contiene la descrizione delle merci secondo la tariffa doganale, conforme al risultato della visita fattane dalla Dogana, il numero d'ordine delle varie partite, le marche ed i numeri dei colli, le quantità sulle quali si applicano i diritti, le unità prese a base per questi e la loro liquidazione.

Le dimande dei mittenti devono essere esposte sugli esemplari della *Dichiarazione per le Dogane*, che scortano la spedizione.

La stazione che provvede all'operazione deve, insieme alla *dichiarazione per l'importazione*, presentare alla Dogana il mod. *H*-234 in bianco, munendolo però della marca da bollo di L. 0.50 (L. 0.60 coi 2[10) da annullarsi dalla Dogana, con che viene senz'altro a significarsi che si richiede il *certificato di eseguito sdoganamento*.

Il certificato si compila dalla Dogana, che lo rilascia alla stazione per l'ulteriore suo corso.

Alla nota d'affrancazione che le stazioni di confine retrocedono agli Uffici dell'Amministrazione in contatto, oltre alla distinta delle spese doganali mod. *d*-93 ex R. A. e mod. 394 ex R. M.) deve essere unito il detto certificato, la cui spesa di bollo è pure da comprendersi fra quelle cui si riferisce la nota d'affrancazione.

Analogamente devono comportarsi le stazioni destinatarie o quelle cui le merci sieno appoggiate per l'operazione doganale, nel ricarteggiare la nota d'affrancazione sulle stazioni di confine e nell'eseguire ripresa del relativo ammontare.

Secondo le disposizioni in vigore, le bollette d'importazione vengono, anche per i daziati effettuati in base alle note d'affrancazione, fatte seguire con le merci alla destinazione ed ivi rimesse ai destinatari.

La prima fornitura del modulo sarà fatta alle stazioni interessate dal Servizio VIII (Commerciale).

In conseguenza del provvedimento qui stabilito, restando pure variati gli articoli 40 e 42 dell'*Istruzione per l'eseguimento dei trasporti delle merci da e per l'estero* (edizione 10 ottobre 1901) ed essendosi introdotte alcune aggiunte all'art. 41,

si sono ristampate le pag. 36 e 37 dell'Istruzione medesima, e la loro distribuzione verrà parimenti fatta dal Servizio VIII, affinchè possano essere, mediante sovrapposizione, sostituite a quelle attuali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 58.

(SERVIZIO X)

Norme per la contabilizzazione e liquidazione degli impianti e delle provviste di macchinario e di mezzi d'opera nelle Officine del Materiale rotabile, nei Depositi e nelle Squadre di Rialzo.

1. La contabilizzazione e la liquidazione degli impianti e delle provviste di macchinario e di mezzi d'opera nelle Officine del Materiale rotabile, nei Depositi e nelle Squadre Rialzo saranno eseguite dal Servizio che, a norma delle vigenti disposizioni, ha presentato all'approvazione la relativa proposta.

IMPIANTI ESEGUITI NELLE OFFICINE DEL MATERIALE.

2. Per ogni proposta presentata dal Servizio X, l'Officina destinataria del macchinario o del mezzo d'opera aprirà un apposito conto di commissione sul quale sarà riportato:

il testo preciso ed il preventivo della proposta approvata, e gli estremi dell'approvazione saranno registrati in ordine cronologico distinti fra loro e colla massima accuratezza;

la descrizione del macchinario o del mezzo d'opera e la descrizione delle materie da lavoro prelevate dai magazzini coll'indicazione del loro impiego e della data e numero dei buoni di prelievo;

la descrizione dei versamenti effettuati al Magazzino di meccanismi nuovi o di parti della fornitura non poste in opera o non più utilizzati nell'impianto, e dei versamenti dei materiali avanzati dalla lavorazione coll'indicazione della loro provenienza, nonchè del numero e della data dei buoni corrispondenti;

la mano d'opera impiegata;

la quota di spese generali d'Officina;

le spese incontrate dagli altri Servizi che eventualmente avessero fatta qualche prestazione e che da essi dovranno essere girate all'Officina.

3. Il prelievo del macchinario o del mezzo d'opera e degli attrezzi di corredo della fornitura sarà fatto con modello L-354 nel quale il Magazzino indicherà per annotazione i particolari che compongono il costo complessivo delle forniture e cioè: il prezzo di acquisto, le spese di dogana, quelle di trasporto e le altre spese necessarie che eventualmente vi siano conglobate, dovendo questi particolari essere posti in evidenza nel conto di commissione dell'Officina. Così pure in detto conto dovranno essere registrate le spese delle opere murarie avute per giro dal Mantenimento col mod. B-68.

4. A lavoro ultimato le Officine procederanno alla chiusura del conto e riassumeranno le spese in una distinta B-68, sulla quale dovrà essere riportato:

il testo preciso ed il preventivo delle proposte approvate e gli estremi dell'approvazione;

il numero del conto di commissione relativo;

la descrizione del macchinario e del mezzo d'opera prelevato;

i materiali impiegati e quelli versati riassunti per denominazione;

i meccanismi nuovi o le parti della fornitura non posti in opera e non più utilizzati nell'impianto e quindi versati;

la mano d'opera impiegata;

le quote di spese generali d'Officina;

le spese girate, distinte come è detto precedentemente.

Compileranno inoltre un elenco a quantità e valore degli oggetti da inscriversi nell'inventario, il cui ammontare deve corrispondere alla somma delle spese incontrate:

per la fornitura del macchinario o del mezzo d'opera;

per la dogana e per il trasporto dello stesso;

per la mano d'opera e le spese generali che l'Officina ha sostenuto per la montatura, il collaudo e la costruzione di accessori occorrenti per il funzionamento della fornitura;

per gli attrezzi d'inventario prelevati o costruiti a corredo della fornitura. Nel caso in cui, per effetto dei nuovi impianti, fossero stati tolti d'opera oggetti inventariati, se ne dovrà dare pure l'elenco a quantità ed a valore, di seguito allo elenco precedente.

5. La distinta B-68, corredata dal conto di commissione, da una copia del verbale di collaudo definitivo (Ordine di Servizio, N. 89-1907) dichiarata « conforme all'originale ed in carta libera per uso interno amministrativo » e dall'elenco anzidetto sarà inviata all'Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale a Firenze incaricato di compilare per conto di tutte le Officine della Rete le liquidazioni finali B-141ᵃ, applicando le quote di spese generali stabilite con la Lettera-Circolare a stampa N. 19098 del 28 agosto 1906 e di emettere i mandati d'ordine B-16 di cui appresso.

6. La distinta B-68, il conto di commissione e l'elenco di cui l'art. 4, dovranno essere, prima della trasmissione, esaminati accuratamente e controfirmati, in segno dell'avvenuta verifica, dall'Ingegnere o dagli Ingegneri incaricati del collaudo definitivo, i quali dovranno accertarsi che le imputazioni al conto patrimoniale corrispondono alla realtà.

L'elenco dovrà inoltre essere firmato dall'Ingegnere Capo dell'Officina, in segno di avere fatto prenotare nei propri inventari gli oggetti descrìttivi.

Qualora dal conto di commissione risultasse che la spesa incontrata differisse dal preventivo del 10 % in più od in meno, gli Ingegneri collaudatori dovranno infine allegare al conto una breve memoria a spiegazione delle differenze, facendo rilevare da che cosa esse principalmente derivano.

7. In base alla distinta B-68 l'Ufficio Centrale di Contabilità di Firenze emetterà a credito del conto 4 « Officine » il mandato d'ordine B-16 per contabilizzare in una cifra complessiva, a debito del conto 6 « Lavori in conto capitale per il completamento ed assetto delle linee », le spese risultanti dalla liquidazione del conto di commissione.

Alla liquidazione delle quote che, a norma delle vigenti istruzioni, debbono accreditarsi al conto 129, provvedono le competenti Ragionerie; tuttavia le quote stesse dovranno essere prenotate, per memoria, nelle liquidazioni finali dall'Ufficio che le compila.

8. La liquidazione finale B-141ª, l'elenco, la distinta B-68 ed il mandato B-16, così compilati, e la eventuale memoria giustificativa di cui all'art. 6, saranno inviati dall'Ufficio centrale di Contabilità alla competente Ragioneria per la regolarizzazione inventariale delle macchine o del mezzo di opera, il cui valore resta rappresentato dall'importo specificato nell'elenco, con giro a debito del conto 2, « Materiali d'inventario », ed a credito del conto 1-*b* » « Patrimonio dello Stato », o con giro inverso in caso di eliminazione.

La liquidazione finale B-141ª e l'eventuale memoria giustificativa per le spese incontrate in più od in meno saranno dalla Ragioneria trasmesse al Capo del Servizio X per il visto e per l'inoltro al signor Direttore Generale onde sia regolarizzata la differenza in più od in meno delle spese incontrate in confronto del preventivo approvato.

9. Quando la proposta sia stata presentata dal Servizio XI o da altro Servizio, l'Officina aprirà pure apposito conto di commissione dove riporterà il testo preciso ed il preventivo della proposta e gli estremi dell'approvazione e registrerà tutti i prelievi ed i versamenti che essa farà man mano al Magazzino e tutte le spese che l'Officina andrà incontrando, nel modo indicato agli articoli 2 e 3.

Dopo il collaudo del macchinario o del mezzo d'opera oggetto della proposta, il conto di commissione, previo esame accurato e firma dell'Ingegnere o degl'Ingegneri collaudatori per lo scopo indicato all'art. 6, sarà inviato, all'Ufficio Centrale

di Contabilità di Firenze, insieme ai documenti di cui all'art. 5.

L'Ufficio di Contabilità, con nota di giro B-68, passerà l'ammontare al Servizio proponente, trasmettendogli in pari tempo l'elenco dei materiali da inventariarsi.

10. Il Servizio proponente provvederà alla regolarizzazione delle spese ad esso girate, ed, unendole alle proprie, compilerà la liquidazione finale, da trasmettersi per le successive operazioni di cui all'art. 8 alla Ragioneria competente, insieme all'elenco anzidetto.

11. In caso di migliorie o di sostituzioni di macchinari o mezzi d'opera con altri di valore differente, dovranno essere seguite le stesse norme, curando inoltre che nelle registrazioni risultino bene distinte le spese che eventualmente dovessero essere portate e liquidate al conto « Esercizio », a norma dei preventivi approvati.

12. Per registrarvi le spese che l'Officina incontrasse eventualmente per prestazioni di materie e di mano d'opera al fornitore durante la montatura ed il collaudo del macchinario o del mezzo d'opera, sarà aperto un altro conto di commissione da chiudersi all'atto del collaudo definitivo.

Su tale conto dovrà essere fatto riferimento al conto di commissione di cui all'art. 2 e indicato il nome del fornitore al cui carico andranno liquidate le spese.

Anche le registrazioni su questo conto dovranno essere fatte con accuratezza, indicando la provenienza e la destinazione delle materie impiegate, la natura della mano d'opera e l'indicazione del lavoro per il quale questa fu impiegata, allo scopo di poter dare facilmente spiegazioni alla Ditta sull'importo che le sarà a suo tempo addebitato.

13. Il conto di commissione in parola sarà liquidato con le norme stabilite per i lavori per conto di terzi, tenendo però presente anche le eventuali condizioni stabilite dai capitolati d'oneri reggenti la fornitura.

14. Esaminato, verificato e controfirmato dal collaudatore o dai collaudatori, nel modo indicato all'art. 6, il conto di commissione suddetto, sarà trasmesso, unitamente al conto

dell'impianto di cui all'art. 2, ed all'elenco di addebito B-66, all'Ufficio Centrale di Contabilità di Firenze, il quale provvederà, con le norme in uso, all' accettazione dell' addebito da parte della Ditta e successivamente a farne il giro al Servizio degli Approvvigionamenti perchè questi abbia ad eseguire la ritenuta dell' importo in occasione del pagamento della seconda rata, oppure a fare eseguire dalla Ditta il versamento della somma dovuta.

Impianti eseguiti nelle Officine dei Depositi e nelle Squadre di Rialzo.

15. I macchinari e mezzi d'opera da impiantarsi nelle Officine dei Depositi locomotive e nelle Squadre di Rialzo, ed in altre eventualmente dipendenti dalla Trazione, e gli altri oggetti d'inventario che occorresse prelevare a corredo degli stessi, saranno richiesti al Magazzino con Mod. F-19.

16. Il Deposito o la Squadra emetterà per ogni impianto un' apposita commissione L-369 da inviarsi all'Ufficio 4° (Sezione 1ª) per la registrazione, e da ritornarsi all'Ufficio stesso ad impianto ultimato indicando, a tergo della stessa o in apposita distinta allegata alla medesima, il costo del macchinario e, separatamente, le materie e la mano d'opera impiegate, per la montatura ed il collaudo e per la costruzione di ognuno degli accessori occorsi pel funzionamento della fornitura, nonchè gli attrezzi d'inventario prelevati pure a corredo del macchinario o del mezzo d'opera, citando per ogni prelievo, sia diretto che in sostituzione scorta, gli estremi del documento di addebito del Magazzino. Nella commissione, o nella distinta annessavi, dovranno pure figurare gli eventuali versamenti di materiali da lavoro o di parti dei meccanismi nuovi avanzati non più utilizzati nell' impianto.

17. L'Ufficio 4° per ogni impianto, e quindi per ogni commissione all'uopo emessa dal Deposito o dalla Squadra, aprirà un conto corrente (D-26-*a* ex R. A. o 425 ex R. M.) per registrarvi i materiali impiegati (compresi i macchinari) e quelli versati, di mano in mano che gli pervengono le relative

note di magazzino e l'importo dei quali sarà da addebitarsi o da accreditarsi sulle note stesse al conto 3-*ter*, « *Scorte diverse in consegna alla Trazione* » nel sotto conto *b*) « *per lavori in conto Magazzini e in conto patrimoniale, o per terzi ed enti comuni* ».

18. Riavuta, a lavoro ultimato, dal Deposito o dalla Squadra la commissione L-369 colle indicazioni da fornirsi, come sopra è detto, colla stessa, l'Ufficio 4° completerà il proprio conto corrente per quanto riguarda i materiali da lavoro pei quali non siano stati fatti appositi prelievi o non se ne sia ancora avuto l'addebito attribuendo ai materiali stessi il prezzo corrente di magazzino, salvo ad imputare i secondi, quando poi se ne riceva l'addebito, alle spese di esercizio, ed, applicata la quota di spese generali d' Officina sulla mano d'opera (50 per cento) riepilogherà in una distinta B-66 l'importo complessivo delle spese suddette.

19. Tale distinta dovrà portare nell' intestazione il testo della proposta approvata e gli estremi dell'approvazione, e nel dettaglio:

la descrizione del macchinario col suo costo di magazzino;

le spese per la posa in opera ed il collaudo (*materie, mano d'opera e spese generali d'Officina*);

le spese per la costruzione di ogni singolo accessorio occorso pel funzionamento del macchinario (*materie, mano d'opera, spese generali d'Officina*);

gli attrezzi d'inventario prelevati a corredo del macchinario.

20. L'importo della suddetta distinta B-66 dovrà essere addebitato, mediante analogo mandato d'ordine cui sarà da allegarsi, al conto 6, « Lavori in conto capitali per il completamento ed assetto delle linee », dandone credito:

al sotto conto *b* del conto 3-*ter*, pei materiali e spese imputate al sotto conto stesso;

al conto 50 « *lavori eseguiti dai Depositi e dalle Squadre di Rialzo per conto dei Magazzini, di altri conti patrimoniali e per terzi* » pei materiali eventualmente imputati alle spese

di esercizio, per la mano d'opera e per le spese generali d'Officina.

21. Le spese incontrate dagli altri Servizi che eventualmente avessero fatta qualche prestazione, saranno dagli Uffici 4° regolarizzate con mandato d'ordine di mano in mano che dai Servizi interessati verranno loro girate.

Quelle di tali prestazioni che rientrano nelle spese di impianto del macchinario, saranno addebitate al suddetto sotto conto *b* del conto 3-*ter* e portate nel conto corrente relativo insieme alle altre incontrate dal Deposito o dalla Squadra per essere comprese nella distinta B-66 suddetta per l'imputazione al citato conto 6.

Quelle invece che riguardano le fondazioni ed opere murarie, saranno addebitate direttamente allo stesso conto 6, e registrate *per memoria* nel conto corrente relativo, onde comprenderle a suo tempo nella relativa liquidazione finale.

22. L'Ufficio 4° dovrà inoltre provvedere alla regolarizzazione della quota di spese generali d' amministrazione stabilita dal punto 1° della Circolare a stampa N. 19098 del 28 agosto 1906, la quale quota, come è detto nella citata Circolare, va applicata sull'importo totale dei lavori.

All'uopo emetterà analogo mandato d'ordine col quale accrediterà l'ammontare della quota suddetta al conto 129 « *Quote spese generali* » nel sotto conto *a*) *di amministrazione* e lo addebiterà al conto 6.

23. Spetta infine all'Ufficio 4° di compilare la liquidazione finale B-141ª in base al proprio conto corrente, e di trasmetterla alla Ragioneria competente per l'inoltro al Servizio X insieme ad una copia del verbale di collaudo, dichiarata « conforme all'originale ed in carta libera per uso interno amministrativo » ed alla memoria di cui l'art. 6 a giustificazione delle maggiori o minori spese incontrate.

Alla predetta liquidazione finale sarà pure da allegarsi altra distinta dei singoli macchinari, accessori ed attrezzi di corredo da inscriversi in inventario, col prezzo relativo, firmata dal Capo del Deposito o della Squadra rimasto consegnatario dei macchinari, accessori ed attrezzi medesimi, il quale deve

provvedere a farne eseguire la relativa prenotazione nei propri inventari.

Nel valore inventariale dei macchinari saranno da comprendersi anche le spese sostenute per la montatura ed il collaudo della fornitura. Nel caso in cui, per effetto dei nuovi impianti, fossero stati tolti d'opera oggetti inventariati, se ne dovrà pure dare l'elenco a quantità e valore di seguito alla distinta di cui sopra.

24. Per le migliorie da apportarsi al macchinario che venissero autorizzate in conto patrimoniale, si richiama quanto è disposto dall'art. 11.

25. Quando la proposta sia stata presentata da un altro Servizio, il Deposito o la Squadra Rialzo che concorresse nell'impianto emetterà ugualmente un'apposita commissione L. 369 per mettere in evidenza le spese relative compresi i macchinari ed attrezzi che venissero prelevati da esso Deposito o Squadra; e l'Ufficio 4° aprirà analogo conto corrente.

Quest'ultimo, a lavoro ultimato, girerà con elenco B-68 le spese suddette al Servizio proponente addebitandole al suo conto d'ordine.

Al detto elenco B-68 dovrà allegarsi pure una copia del verbale di collaudo definitivo nonchè la memoria di cui all'articolo 6, a giustificazione della maggiore o minore spesa incontrata, e la distinta prescritta dal 2° alinea del precedente articolo 23.

26. Per quanto riguarda l'addebito ai fornitori per prestazioni di materie e di mano d'opera durante la montatura del macchinario si procederà in modo analogo a quanto è stabilito negli articoli 12, 13 e 14.

27. Per gli impianti approvati in conto patrimoniale dal 1° luglio 1905 in poi, già ultimati od in corso di esecuzione, le spese che fossero state provvisoriamente imputate all'Esercizio dovranno essere regolarizzate a debito del conto 6 accreditando tanto le materie quanto la mano d'opera e le spese generali di Officina al conto 50.

Per gli oggetti d'inventario (compresi i macchinari) già

addebitati dai Magazzini direttamente come tali in base a richieste B-132, o soltanto già richiesti con B-132, saranno da citarsi nelle liquidazioni finali gli estremi delle relative note di addebito.

Per le spese che fossero da portarsi in aumento al valore inventariale dei macchinari e per gli accèssori costruiti sarà inoltre da compilarsi la distinta di cui al secondo alinea dell'articolo 23 per le relative regolarizzazioni a carico del conto 2 da parte della Ragioneria competente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 59.

(SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo colla Ferrovia Elettrica di Valle Brembana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 115-1907 e N. 134-1907).

Di conformità ad accordi presi colla Società Anonima per la Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, a datare dal giorno 16 febbraio 1908, venne attivata la corrispondenza viaggiatori e bagagli, da Zogno per Milano, Lecco, Brescia e viceversa.

Nell'unito prospetto s'indicano i prezzi dei biglietti e la relativa ripartizione, nonchè le quote dei bagagli relative al tratto Bergamo-Zogno della Ferrovia Elettrica, affinchè sia praticata conforme annotazione nell'Ordine di Servizio numero 115-1907.

Pei trasporti di feretri in servizio cumulativo colla Ferrovia di Valle Brembana deve essere applicata, a favore della

Ferrovia stessa, la sopratassa di transito di L. 1.50 per ogni spedizione.

Opportuna aggiunta deve quindi essere fatta nell'art. 22 dell'Ordine di servizio N. 115-1907.

In relazione poi a quanto è detto all'art. 27 dell'Ordine di servizio medesimo; circa la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, si avverte che anche per quanto concerne la Ferrovia di Valle Brembana, i carri sono da consrars deiicompleti quando il peso della merce caricatavi raggiunga il minimo stabilito dalle singole tariffe speciali in vigore sulle Ferrovie dello Stato, sebbene sulla detta Ferrovia siano sempre da applicarsi le tariffe generali, e quando sia applicabile alle spedizioni il prezzo minimo per vagone.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 60.

(Servizio VIII).

Viaggi a tariffa differenziale *A*.

(Vedansi Ordini di Servizio N. 121-1906 e N. 41-1907)

Essendo state ammesse - agli effetti dell'applicazione della tariffa differenziale *A* - altre *deviazioni*, si è riconosciuto opportuno di pubblicare il quì unito nuovo elenco delle vie *facoltative* e delle *deviazioni*, il quale - a datare dal 1° Marzo 1908 - annulla e sostituisce ogni precedente disposizione in materia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 61.

(Servizio VII).

Apertura all'esercizio del raddoppio di Vesima.

A partire dalle ore 13 del giorno 5 marzo p. v. verrà aperto all'esercizio, ad uso esclusivo del servizio movimento per gli incroci e le precedenze, il raddoppio di Vesima, sulla linea Sampierdarena-Confine francese, fra le stazioni di Voltri e di Arenzano.

Tale raddoppio è munito dei seguenti impianti:

fabbricato di servizio al km. 15008,60 della suddetta linea, situato a destra di chi proviene da Genova;

due binari di corsa della lunghezza di m. 429 fra le punte dei deviatoi estremi situate alle progressive km. 14731 e km. 15160 e della lunghezza utile di m. 330; entrambi i deviatoi sono muniti di dischetto;

segnali a disco di prima categoria situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio di m. 439 quello verso Voltri e di m. 560 quello verso Arenzano, preceduti da segnali di avviso alla distanza rispettivamente di m. 671 e di m. 676 collocati pure a sinistra rispetto ai treni in arrivo, quello verso Voltri, e a destra l'altro verso Arenzano;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1065 con la chiamata V. A.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Istruzione N. 2.

(Servizio II)

Inoltro dei gruppi di versamento alle casse compartimentali.

(Vedi Istruzione N. 3-1906 del Servizio II).

Allo scopo di facilitare l'istradamento e la sollecita verifica dei gruppi di versamento delle sotto indicate stazioni già

appartenenti alla Rete ex S. F. Meridionali, ed aventi doppia gestione (ex F. Stato ed ex S. F. Meridionali) le quali, in forza delle disposizioni di cui nelle Istruzioni N. 6 e 15, 1907, del Servizio Centrale IX effettuavano da qualche tempo l'invio degli incassi alle Casse Compartimentali di Roma, Napoli, Bologna, Milano e Firenze si dispone che le stazioni stesse, a datare dal 1° marzo 1908 abbiano a trasmettere i loro versamenti alle Casse rispettivamente indicate, ferma stando per ciascuna la periodicità attualmente stabilita:

Ancona Porto	alla	Cassa di Ancona	anzichè a	quella di Roma
» Centrale		id.		id.
» Agenzia di Città		id.		id.
Benevento	alla	Cassa di Napoli.		
Bologna	alla	Cassa di Bologna	anzichè a	quella di Milano
» Agenzia Ferrari		id.		id.
» Bigliett. Militare		id.		id.
Brindisi Porto	alla	Cassa di Ancona	anzichè a	quella di Napoli
» Centrale		id.		id.
» Agenzia Cook		id.		id.
Caserta	alla	Cassa di Napoli.		
Faenza	alla	Cassa di Ancona	anzichè a quella	di Firenze
Falconara	id.	id	id.	di Roma
Isernia	id.	id.	id.	di Napoli
Lugo	id.	id.	id.	di Bologna
Porto Civitanova	id.	id.	id.	di Roma
Potenza Inferiore	id.	id.	id.	di Napoli
Napoli Centrale	id.	di Napoli.		
Id. Porto-Scalo P. V. Magazzino A.	id.	id.		
Id. Agenzia Cook	id.	id.		
Ravenna	id.	di Ancona	id.	di Bologna
Rimini	id.	id.	id.	id.
Rocchetta S. Ant.	id.	id.	id.	di Napoli
Sulmona	id.	id.	id.	di Roma
Taranto	id.	di Napoli.		
Terni	id.	di Roma.		
Francavilla Font.	id.	di Ancona	id.	di Napoli

Le Ragionerie di Firenze (Compartimento Venezia) e Napoli, per la parte che rispettivamente le riguarda, in base alla sopra indicata ripartizione compileranno speciali moduli B-161 da trasmettersi, con le norme in uso, alla Divisione Controllo Prodotti di Firenze.

Similmente per le stazioni che riprendono l'invio dei loro versamenti alla Cassa di Ancona, questa provvederà alla reiscrizione nel proprio modulo 15 giornaliero.

Rimane così eliminata la necessità, per alcune delle stazioni predette, della compilazione dello speciale Conto Corrente modulo I-1102 per la contabilizzazione degli introiti fuori traffico e dei pagamenti per conto del Servizio Movimento e Traffico (indennizzi) e per conto dei Magazzini.

Le stazioni stesse, là dove è il caso, restano con ciò provvisoriamente autorizzate a valersi pei versamenti, in luogo del modulo B-97, dell'antico modulo *A*-103.

Le Casse di Bologna e di Napoli inscriveranno nei loro partitari, modulo B-140-VIII le carte contabili versate come denaro coi prodotti giornalieri delle stazioni di Bologna, Benevento, Caserta, Napoli e Taranto in quanto dipendenti da ordini emessi dalle Casse di Milano e di Ancona, per farne poi il conguaglio con quest'ultime nei termini e modi attualmente in vigore.

Di conformità opererà la Cassa di Ancona pei documenti contabili versati dalle stazioni in luogo in seguito a disposizioni della Cassa e della Ragioneria di Roma.

Le Ragionerie interessate nel contabilizzare i prodotti versati da stazioni appartenenti alle giurisdizioni di altro Compartimento, accrediteranno al conto 22 l'importo degli introiti fuori traffico dando comunicazione decadale dei documenti inerenti alla Ragioneria di competenza per le conseguenti operazioni.

Resta fermo quanto è stato prescritto dal punto 23°, terzo alinea, della Istruzione N. 10-1906 del Servizio Centrale IX, circa l'obbligo per le stazioni suddette di eseguire per le pendenze relative alla *cessata gestione* Meridionale, un versamento separato unicamente alla Cassa di Ancona.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Istruzione N. 3

(SERVIZI II E IV).

Pagamento delle pensioni, dei sussidi continuativi e degli assegni di esonero.

(Vedi Istruzione del Servizio II N. 2-1906 — Art. 109).

Pensioni e sussidi continuativi.

Il pagamento delle pensioni e dei sussidi continuativi avrà luogo d'ora innanzi in base alle seguenti norme che riassumono e completano le disposizioni di cui nell' art 109 dell'Istruzione N. 2-1906 (Servizio II).

I.

Giusta gli articoli 33 e 54 degli Statuti della Cassa Pensioni e del Consorzio di Mutuo Soccorso, le pensioni ed i sussidi continuativi sono corrisposti a rate bimestrali fisse posticipate, e cioè l'ultimo giorno dei mesi di febbraio, aprile, giugno, agosto, ottobre e dicembre, salve le deroghe ammesse pei pagamenti effettuati alle sedi di Cassa Compartimentale.

Però nulla è innovato per le pensioni e pei sussidi continuativi che, in seguito a deliberazione presa dai cessati Comitati, vengono pagati mensilmente.

Il pagamento delle pensioni e dei sussidi continuativi non può essere eseguito che ai titolari o ai loro legali rappresentanti, i quali siano autorizzati a riscuotere in ordine ad un legale atto di procura da rimettersi preventivamente all'Ufficio Cassa Pensioni e Consorzio di Mutuo Soccorso in Firenze presso il quale dovrà rimanere a giustificazione dei pagamenti che si effettuano.

Pei pensionati e sussidiati che per motivi di salute non possono presentarsi allo sportello, si richiama il disposto dell'articolo XII.

II.

Il pensionato o sussidiato, all'atto in cui si presenta a riscuotere alla Cassa o alla stazione, deve esibire il certificato di vita che può essergli rilasciato dal Municipio fino dal giorno 16 (non prima) del mese in cui scade il pagamento. Però pei pensionati e sussidiati che riscuotono per mezzo di un legale rappresentante, il detto certificato non può essere in data anteriore all'ultimo giorno del mese suddetto.

III.

Per le vedove, il certificato di vita deve contenere, oltre il cognome e nome propri, l'indicazione esplicita (col cognome e nome del defunto marito) che esse abbiano conservato sempre lo stato vedovile.

I figli minori dovranno essere indicati col nome di ognuno e colla data di nascita, e per le femmine di età maggiore di 12 anni, dovrà anche risultare la condizione di stato nubile.

IV.

Qualunque sia l'importo annuo delle pensioni e dei sussidi continuativi, i certificati di cui sopra dovranno essere in carta da bollo da centesimi 50, giusto il disposto dell'art. 19 n. 7 della legge 4 luglio 1897, n. 414.

Però nel caso di persone povere, e solo quando la pensione od il sussidio continuativo non superi le L. 500 annue, tali certificati, in base al disposto dell'art. 22 n. 25 della citata legge 4 luglio 1897, potranno essere rilasciati in carta libera, purchè in essi sia fatta espressa menzione della povertà constatata dalla competente Autorità di P. S.

I certificati di vita provenienti dall'estero, sono soggetti al bollo di centesimi 60 e la relativa marca sarà applicata dall'Ufficio Cassa Pensioni e Consorzio di M. S. annullandola con la data in tutte lettere e col timbro dell'Ufficio, e la spesa corrispondente sarà trattenuta sulla rata di assegno dovuta a ciascuno dei percipienti interessati.

V.

Non sono validi pel conseguimento della rata di pensione o di sussidio i certificati non conformi alle prescrizioni suindicate e quelli mancanti del bollo del Comune e della firma del Sindaco o di chi per esso, nonchè i certificati nei quali le generalità degli intestati non siano perfettamente uguali a quelle dei relativi mandati.

VI.

I pensionati e sussidiati devono esibire, all'atto della riscossione anche *il libretto d'iscrizione o qualsiasi altro documento equivalente* e dovranno pure presentarsi muniti della marca da bollo, di centesimi 5 se la quitanza da rilasciarsi è per una somma da L. 10 a L. 100 e di centesimi 10 per le somme superiori a L. 100.

VII.

Nelle località ove non esiste un Ufficio di Cassa Compartimentale o stazione delle Ferrovie dello Stato, il pagamento delle pensioni o dei sussidi continuativi viene effettuato per mezzo di vaglia.

Per gli assegni non superiori alle L. 600 annue, la spesa di emissione e di spedizione della cartolina vaglia viene sostenuta dall'Amministrazione ferroviaria.

I pensionati e sussidiati che, dietro loro espressa richiesta vengono pagati a mezzo di vaglia dalla Banca d'Italia, spedito con lettera raccomandata a loro spese debbono restituire, entro cinque giorni, la corrispondente ricevuta predisposta preventivamente su modulo B-136 dell'Ufficio Istituti di Previdenza.

In difetto le rate successive verranno trasmesse con cartolina vaglia, sempre a loro spese.

VIII.

I pensionati e sussidiati *che riscuotono a mezzo di vaglia* e quelli che *hanno vincoli legali sull'assegno* devono farsi rila-

sciare il certificato di vita nelle stesse date di cui al punto II delle presenti norme, inviandolo sollecitamente a mezzo della stazione o direttamente in piego affrancato, all'Ufficio Cassa Pensioni e Consorzio di Mutuo Soccorso delle Ferrovie dello Stato in Firenze, e ciò per poter disporre, colla maggior possibile sollecitudine, a favore degli interessati, il pagamento degli assegni e delle ritenute effettuate.

IX.

Sui ruoli emessi per gli assegni pagabili a mezzo di vaglia e per quelli gravati da vincoli, verrà fatta apposita annotazione perchè l'incaricato del pagamento non abbia a richiedere la produzione di un altro certificato di vita.

X.

I pensionati e sussidiati che cambiano di residenza dovranno avvisarne l'Ufficio Cassa Pensioni e Consorzio di Mutuo Soccorso in Firenze almeno 20 giorni prima della scadenza del pagamento per poter percepire il loro assegno senza ritardo.

XI.

Le pensioni sono soggette alla ritenuta per imposta di ricchezza mobile secondo le disposizioni contenute nella legge 7 luglio 1907, n. 429 sull'ordinamento dell'Esercizio di Stato delle Ferrovie.

XII.

Le quietanze delle rate di pensione e di sussidio continuativo devono esser fatte dai pensionati e sussidiati o dai loro legali rappresentanti sul relativo ruolo o mandato, scrivendo per intero ed in modo intelligibile, il cognome e nome; e, nel caso in cui essi o chi per essi non sappiano scrivere, e sempre quando la somma da riscuotere non superi le L. 500, in luogo della firma debbono fare di proprio pugno un segno di croce alla presenza di due testimoni, che non siano agenti

dell'Amministrazione ferroviaria, ma che siano ben conosciuti da chi fa il pagamento e dai quali deve essere apposta la firma sotto il segno di croce.

In via di eccezione, quando si tratti di pensionati e sussidiati impossibilitati a presentarsi agli sportelli delle Casse Compartimentali, od alle stazioni per ragioni di salute, potranno essere accettate ricevute modulo B-136 firmate dagli interessati e prodotte da persona nota a chi eseguisce il pagamento, la quale, oltre al rimettere un certificato di vita di data non anteriore di tre giorni a quello della presentazione, dovrà esibire un attestato medico comprovante l'impedimento del pensionato a presentarsi personalmente e firmerà come garante sulla stessa ricevuta.

XIII.

Gl'incaricati del pagamento sono tenuti personalmente responsabili dei pagamenti indebiti da essi eseguiti, sia per mancanza od irregolarità dei documenti prescritti, che per difetto delle quitanze.

XIV.

I ruoli emessi pel pagamento delle pensioni e dei sussidi continuativi e gli elenchi modulo B-200 di quote insoddisfatte lasciate in rimanenza dai pagatori, restano giacenti presso le Casse e le stazioni non oltre il 15 del mese successivo alla scadenza del pagamento delle quote mensili o bimestrali.

Ultimati i pagamenti, le stazioni versano alle Casse i ruoli suddetti specificandoli in apposito elenco e le Casse provvedono subito alla compilazione di altro elenco delle quote non corrisposte, inviandolo all'Ufficio Cassa Pensioni e Consorzio di Mutuo Soccorso.

XV.

I ruoli intestati ad un solo pensionato o sussidiato al quale per qualunque motivo non sia stata corrisposta la quota dovu-

tagli, sono dalle stazioni restituiti senz'altro alle Casse, le quali li inviano subito all'Ufficio suddetto.

Assegni di esonero.

(Articoli 59 e 60 legge 7 luglio 1907 e art. 7 legge 12 luglio 1906).

XVI.

Il pagamento degli assegni di esonero liquidati in base agli articoli 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429, verrà fatto a rate mensili colle stesse norme delle pensioni e dei sussidi compresa la clausola della presentazione del certificato di vita da richiedersi ai Municipi nei termini di tempo come sovra prescritti.

I pagamenti stessi verranno disposti dall'Ufficio Istituti di Previdenza di Firenze sovra ruoli imputati al Conto 32 (*r.* della Nomenclatura dei conti) da registrarsi da quella Ragioneria.

XVII.

Colle stesse modalità coordinate però alle norme dell'articolo 48 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con R. Decreto 21 Febbraio 1895, n. 70, il predetto Ufficio Istituti di Previdenza di Firenze provvederà alle disposizioni di pagamento riguardante le quote di pensione poste a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e liquidate a favore di Funzionari ed Agenti provenienti dall'Amministrazione Centrale dei Lavori Pubblici e del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in base all'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332.

N. B. Un esemplare della presente Istruzione dovrà essere reso ostensibile agli sportelli delle Casse e delle stazioni affinchè gl'interessati abbiano cognizione delle disposizioni che li riguardano.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Istruzione N. 4.

(SERVIZIO II)

Paghe agli avventizi assunti per bisogni temporanei.

(Vedi Istruzione del Servizio II N. 2-1906 e N. 13-1906)

Agli articoli 33 e 36, pubblicati con la Istruzione N. 13-1906, sono da apportarsi le aggiunte e modificazioni seguenti, che entreranno in vigore dal mese di marzo 1908.

Art. 33.

ALL'ATTUALE DEVESI SOSTIRUIRE IL SEGUENTE:

Ruoli di paga speciali. — Gli avventizi assunti per le funzioni di cui ai N. 1, 3 e 5 dell'art. 2 del Regolamento del personale, sono da comprendersi nei ruoli di paga mensili o quindicinali (Mod. B-17) col personale stabile ed in prova.

Per gli avventizi straordinari, invece, di cui ai N. 2 e 4 dello stesso articolo, gli uffici, sezioni, stazioni ecc., che di norma emettono i ruoli normali mod. B-17, compilano il Ruolo di paga speciale (mod. B-94) all'atto del licenziamento, provvedendo al pagamento ed alla contabilizzazione nei modi indicati dagli articoli seguenti:

Di regola però i ruoli speciali (mod. B-94) debbono compilarsi nei soli casi in cui questi *avventizi* non si trovino in servizio alla data contabile in cui si chiudono i ruoli normali (mod. B-17) e pel loro carattere di precarietà non possono attendere il turno fissato per le paghe col quadro orario degli appositi agenti della cassa compartimentale.

Art. 36.

LE DISPOSIZIONI CONTENUTE NEI PRIMI NOVE PERIODI SONO ABROGATE E SOSTITUITE DALLE SEGUENTI:

Contabilità. — I titolari dei Magazzini, delle Agenzie e dei Depositi combustibili autonomi, rimettono il mod. B-94 alle stazioni locali pel pagamento.

I titolari degli Uffici di Sezione del Mantenimento e della Trazione, appena compiuto il pagamento delle competenze conteggiate, devono consegnare i rispettivi ruoli mod. B-94 alle Stazioni interessate, ritirando dalle medesime le corrispondenti ricevute mod. B-136, rilasciate quando prelevarono i fondi, previa apposizione del timbro di stazione sopra la firma, in modo che questa resti annullata.

Per non incorrere eventualmente in gravi responsabilità il ritiro di tali ricevute deve essere curato in modo speciale dagli interessati, i quali dovranno poi trasmetterle, annullate, come sovra, al rispettivo Ufficio o Servizio che le terrà come notizia preliminare in attesa dei corrispondenti mod. B-94 quietanzati.

Le stazioni, a pagamenti compiuti, sia per conto proprio, — per quanto cioè concerne gli avventizi da esse assunti, — sia per conto dei Magazzini, delle Agenzie e dei Depositi combustibili autonomi ed in possesso dei ruoli soddisfatti dalle Sezioni del Mantenimento e della Trazione, firmano tutti i mod. B-94, giustificanti le somme pagate, apponendovi il loro timbro, come è richiesto dallo stampato e li comprendono nel primo versamento alla cassa.

Il Cassiere si scarica di questi ruoli nel giorno stesso del versamento, comprendendoli in apposito estratto mod. B-172.

La Ragioneria li contabilizza decadalmente a debito del conto del Servizio interessato e li comunica pure decadalmente, entro 5 giorni dal versamento dell' ultimo ruolo compreso nella decade, con apposite note di accompagnamento mod. B-89, ai Servizi stessi. Questi, dopo praticata la revisione dei ruoli assicuratisi in base alle ricevute mod. B-36 annullate, come sovra previamente loro pervenute, che non ne mancano, e accertato che l'assunzione degli avventizi compresivi sia stata preventivamente autorizzata in sede competente, e che sia giustificata la loro durata in servizio, inscrivono i ruoli stessi nei loro registri, li vidimano in segno di approvazione e li restituiscono, entro *dieci* giorni dalla data di ricevimento alla Ragioneria — con la stessa nota di accompagnamento opportunamente annotata, — e col mandato d'ordine per l'imputazione della

spesa ai conti di ragione e l'accredito al proprio conto d'ordine a pareggio della scrittura come sopra fatta dalla Ragioneria.

I pagamenti non giustificati rimarranno a carico dei funzionari che li avranno irregolarmente compiuti o disposti, e la reintegrazione della corrispondente spesa già conteggiata coi ruoli B.-94 versati dalle stazioni alla cassa come denaro, dovrà farsi — previo avviso alla Ragioneria di competenza — col versamento immediato, alla cassa stessa, degli importi contestati, da parte dei Servizi interessati, salvo ricupero in confronto dei responsabili.

Per questi versamenti si farà uso dell'ordine d'introito mod. B.-109 opportunamente compilato, da spedirsi, con la corrispondente somma, alla cassa interessata e da regolarsi a credito del conto d'ordine del servizio.

Si ripete speciale richiamo all'assoluta necessità che il pagamento coi ruoli mod. B.-94 sia limitato ai soli casi di allontanamento definitivo dal servizio e dalla residenza degli avventizi di cui ai nn. 2 e 4 dell' art. 2 del regolamento del personale, comprendendo tutti gli altri nei ruoli normali (mod. B.-17); e che inoltre i ruoli mod. B.-94 pagati nel modo sovraindicato sieno sempre compresi nelle situazioni modulo D.-145 del mese di competenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Istruzione N. 5

(Servizio II)

Norme per il pagamento delle mercedi quindicinali al personale delle Officine del materiale mobile ed al personale della trazione.
(Vedi Istruzione N. 2-1905 (Art. 108) del Servizio II)

PAGHE AGLI OPERAI DELLE OFFICINE DEL MATERIALE MOBILE.

Art. 1.

Le paghe quindicinali al personale operaio delle officine del materiale mobile vengono eseguite dai pagatori delle casse Compartimentali, nel pomeriggio dei giorni 3 e 18, possibil-

mente nel locale del madaglioni generale, convenientemente arredato allo scopo.

Ove i giorni 3 e 18 cadessero in ricorrenze festive le paghe stesse verranno effettuate nei giorni 2 e 17: quando anche questi fossero festivi, saranno rimandate al 4 e 19.

Art. 2.

Chiusi, nel pomeriggio dei giorni 1 e 16 i ruoli *B*-17^{1-I}, gli Uffici amministrativi delle officine compileranno, in triplice esemplare, il modulo *L*-420, trascrivendo su uno di essi la distinta delle valute occorrenti ad eseguire le paghe di ciascun riparto.

Di detto modulo due esemplari verranno trasmessi immediatamente alla cassa compartimentale, in piego raccomandato al treno, previo avviso telegrafico del seguente tenore:

Odierno treno....... spedito....... modulo.... *L*-420 paghe operai ammontante L............. (in tutte lettere). Mentre il terzo esemplare sarà da spedirsi subito all'ufficio centrale di contabilità del materiale.

Per norma della cassa nella preparazione delle valute occorrenti, verrà stabilito, per ogni officina l'importo massimo cui possono ammontare le paghe quindicinali.

Le officine risiedenti in località sede di cassa compartimentale eseguiranno l'invio degli elenchi e la notificazione preventiva, di cui sopra, a mezzo di un proprio agente, espressamente incaricato, che ne ritirerà ricevuta.

Art. 3.

A cura degli uffici amministrativi d'officine verrà provveduto, nel frattempo, alla preparazione delle buste paga modulo *B*-177, inscrivendovi tutte le indicazioni richieste dal frontispizio. Sulle stesse non sono assolutamente ammesse raschiature o cancellature con reagenti chimici; le eventuali rettificazioni si praticheranno interlineando le parole o cifre errate, ripetendole nella forma esatta.

Son poi tassativamente vietate le correzioni nelle cifre indicanti la somma netta inclusa in ciascuna busta.

Art. 4.

Prima dell'inizio delle operazioni per la preparazione delle buste a cura degli agenti d'officine saranno completati: il prospetto *L*-424, comprendente tutti i numeri di medaglia degli operai in officina, il cui quantitativo numerico dovrà corrispondere a quello delle buste-paga, l'elenco mod. *B*-111 (specificazione delle buste degli operai assenti da consegnarsi all' Ingegnere Capo Officina) e il prospetto mod. *L*-421 (elenco degli operai assenti all' atto delle paghe). Di questi ultimi due stampati uno, il *B*-111, sarà da rilasciarsi al pagatore per suo discarico per le paghe lasciate in rimanenza, l' altro, *L*-421, dovrà servire al ritiro delle firme degli Agenti pagati successivamente; esso sarà poi completato colla firma dell' agente che di tali pagamenti avrà adempiuto l' incarico e porterà, per opportuna convalidazione, il Visto dell' Ingegnere Capo Officina.

Colla scorta dei *B*-111 e *L*-421 si contrassegneranno sia sui ruoli *B*-17 $^{I-I}$, quando sugli elenchi *L*-423, in matita *rossa* le buste da essere a suo tempo ritirato dell'incaricato suddetto.

Art. 5.

Le casse compartimentali ricevuti, come è detto al punto 2, i moduli *L*-420 in doppio esemplare, su uno dei quali figurerà la ripartizione delle valute necessarie alle paghe di ciascun riparto, disporranno perchè i pagatori, col primo treno utile, quando le officine non sieno nella stessa località, abbiano a recarsi alla sede loro designata, in modo da avere tutto il tempo occorrente all'eseguimento di tutte le operazioni preliminari.

Per le officine in sede di cassa i titolari di queste, presi accordi cogli Ingeneri Capi Officina, fisseranno l'ora in cui, in relazione all'importanza delle relative operazioni, i paga-

tori dovranno trovarsi in officina coll'ammontare delle paghe.

Di norma un pagatore potrà essere incaricato del pagamento, colle buste per uno o più gruppi di riparti il cui effettivo non oltrepassi un massimo di 500 operai.

Quando ne sia il caso e dove i Pagatori nel recarsi per via ordinaria alle sedi delle officine non debbano valersi di carrozze per il trasporto delle borse-cassette dei dei valori, i Signori Ingegneri Capi Officina disporranno perchè all'arrivo dei treni coi quali viaggiano i pagatori stessi, si trovino alla stazione in luogo due o più manovali d'officina per il trasporto dal bagagliaio alla sede dell'officina delle cassette e borse contenenti le valute.

Art. 6.

Come è detto al punto 1, in ogni officina dovrà essere assegnato un apposito locale, possibilmente poco discosto dal medagliere generale, in cui abbiano ad essere compiute colla sicurezza e regolarità necessaria le operazioni preparatorie e la conseguente distribuzione delle buste-paghe.

Tale locale sarà munito di solide chiusure così alle finestre come alle porte, in modo da togliere ogni più lontana possibilità ad eventuali effrazioni; possibilmente non avrà comunicazione diretta con altri ambienti e dovrà esser scelto in ubicazione facilmente sorvegliabile dall'esterno.

In esso il pagatore, o i pagatori, quando i riparti sieno più d'uno, assistiti ciascuno da due agenti amministrativi delle officine, colla coadiuvazione del capo dell' ufficio amministrativo, inizieranno, e completeranno tutte le operazioni di loro spettanza, secondo le norme di cui in appresso e non dovranno allontanarsene mai senza giustificati motivi, salvo un breve intervallo per la refezione di mezzodì, osservate scrupolosomente le cautele stabilite dagli Art. 12 e 13.

Art. 7.

Collocate le cassette e le borse recate dal pagatore nel centro di una delle tavole destinate alle operazioni, così da

essere da lui e dai due agenti in sua assistenza facilmente visibile, si procederà: innanzi tutto, al riscontro della quantità delle buste e delle indicazioni esternamente trascritte sulle stesse, in relazione alle scritturazioni dei ruoli *B*-17 [1-1], e agli elenchi *L*-424; avendo speciale cura di accertare rigorosamente: il numero di medaglia, il cognome e nome corrispondenti, gli importi lordi e la somma da pagarsi al netto.

Art. 8.

Compiuta tale incombenza il pagatore cui è affidata dall'Amministrazione la diretta responsabilità del maneggio del denaro, tolte dalle cassette i valori che vi sono contenuti e accertatone il regolare ammontare complessivo corrispondente alla sua distinta di carico, eseguirà la divisione delle varie valute secondo i riparti di officina e in ordine alle indicazioni dei moduli *L*-420.

Indi, assistito dai due agenti d'officina, *con lui corresponsabili della precisa inclusione del denaro nelle rispettive buste*, farà la ripartizione per ciascun percipiente, collocando su ogni busta la valuta corrispondente, nella cifra indicata *sull'esterno* della busta stessa.

A sua volta uno degli agenti amministrativi d'officina eseguirà il riscontro del denaro, già prima contato dal pagatore e lo passerà al suo collega agente d'officina per l'inclusione nella rispettiva busta, che però non dovrà essere chiusa.

Art. 9.

Incluso nell'ultima busta d'ogni reparto il relativo ammontare, che dovrà, s'intende, esattamente corrispondere alla cifra esternamente segnata, si dovrà accertare che nessuna valuta sia comunque rimasta inavvertitamente abbandonata sul tavolo o nei sacchetti o cassette.

Ciò essendo la riprova della esattezza della compiuta preparazione, si potrà procedere alla chiusura delle buste, mediante speciale macchinetta o torchietto, il cui maneggio, sotto la diretta sorveglianza del pagatore e dei due agenti d'officina potrà anche essere affidato ad un operaio di fiducia.

Art. 10.

Nelle buste-paga, quando vi sia l'assenso del percipiente rilasciato nelle forme d'uso, potranno essere incluse in luogo, del corrispondente valore effettivo, quietanze di cooperative bollette esattoriali, ricevute di istituzioni di previdenza e di credito. I relativi importi, debitamente riscontrati collegialmente dai tre incaricati (pagatore e agenti d' officina) in base ad analoghi prospetti od elenchi, saranno consegnati immediatamente a chi ha l'obbligo del corrispondente esito, in modo da non dare motivo ad eventuali scambi con altre valute rimaste a mano del pagatore.

Art. 11.

Quando nella preparazione dell'ultima busta d'ogni reparto si verificasse una qualsiasi divergenza fra l'indicazione esterna dell'importo e le valute che vi si debbono includere, si dovrà senz'altro, procedere, sempre collegialmente, al riscontro materiale del contenuto di tutte le altre buste del riparto sino a che, esattamente localizzata la differenza non si riacquisti la certezza del regolare contenuto di tutte le buste stesse.

Art. 12.

Di norma la preparazione delle buste si eseguirà durante il primo orario del giorno delle paghe. Ad operazioni ultimate le buste saranno collocate per riparto, in apposite cassette di legno, solidamente assicurate e munite di due differenti serrature a chiave di sicurezza, una delle quali sarà custodita dal pagatore, l'altra dal più anziano dei due impiegati d'officina di cui sopra.

Le cassette chiuse rimarranno nella camera nella quale le varie operazioni sopra specificate vennero espletate, e della stessa dovranno venire assicurate, *dall'interno*, le finestre e le porte eventualmente comunicanti con altri locali; dall'esterno la porta d'ingresso, anche questa con doppia serratura le cui chiavi saranno tenute una dal pagatore e l'al-

tra dal capo dell'ufficio amministrativo, il quale perciò dovrà assistere alla chiusura e riapertura del locale. Nella porta del medesimo dovrà essere praticato uno spiraglio a vetri che permetta di sorvegliare senza interruzione l'interno del locale. A custodia esterna sarà destinato un guardiano giurato d'officina, specialmente quando debbano allontanarsene il pagatore e i suoi coadiutori.

Art. 13.

Dopo l' intervallo per il riposo di mezzogiorno e qualche ora prima della chiusura dell'orario pomeridiano, il pagatore e gli agenti di officina rientreranno nel predetto locale delle paghe e accertatisi della integrità delle cassette, le riapriranno per procedere, da parte del pagatore al collocamento delle buste in ordine di medaglia, secondo la progressione del prospetto mod. *L*-424.

Contemporaneamente si procederà all'estrazione delle buste degli operai assenti, da essere consegnate, in relazione ai contrassegni in rosso sui mod. *B*-17 [1-I] e *L*-421 allo speciale incarico dell'officina, che ne darà ricevuta nell'apposita casella dell'elenco B-111.

Art. 14.

Ciò eseguito e tutto regolarmente predisposto, verrà dato l'ordine secondo le particolari disposizioni d'ogni singolo Ingegnere Capo dell'Officina per l' inizio delle paghe avendosi cura di alternare, ove sia possibile, l'ordine di presentazione dei vari riparti, in modo spetti a turno, a ciascuno di essi, la precedenza nel presentarsi al ritiro delle buste.

Quest'ultima parte delle operazioni dovrà essere costantemente presenziata da uno o più Ingegneri, dal capo di ciascun riparto e dai singoli capi squadra.

Art. 15.

Colla scorta dell'elenco delle medaglie uno degli agenti d'assistenza al pagatore inizierà l'appello degli operai, in

ordine rigoroso di medaglia; ogni percipiente si porterà dinnanzi al tavolo delle paghe e consegnata la propria medaglia tolta al medagliere particolare d'ogni reparto, al secondo agente d'assistenza, ritirerà dal pagatore la busta spettantegli e senza indugiarsi ad eseguire riscontri o conteggi lascierà immediatamente il posto all'operaio susseguente.

Coloro che non rispondessero subito alla chiamata saranno rimandati alla coda del riparto cui appartengono.

Il capo d'ogni riparto dovrà collocarsi presso il pagatore in modo da udirne chiaramente la voce e di vedere in viso gli operai cui vengono man mano consegnate le buste, per garantirne la identificazione personale.

Art. 16.

Per quegli operai che preferiscono riscuotere e controllare in contradditorio l'ammontare delle proprie competenze, in luogo di riceverle in buste chiuse le operazioni relative, saranno rimandate all'indomani. In tal caso le buste stesse saranno tosto inscritte, a cura degli agenti amministrativi d'officina, in elenchi *B*-111 e *L*-424 suppletivi di cui nell'ultimo alinea dell'art. 4.

Art. 17.

Ultimata la consegna delle buste-paga degli operai presentatisi di persona, e contrassegnatine a matita azzurra i relativi importi sull'elenco *L*-424 si conteranno le medaglie ritirate, il cui quantitativo dovrà esattamente corrispondere alle buste risultanti distribuite.

Art. 18.

Agli operai che neppure nei giorni susseguenti a quello delle paghe fossero comunque in grado di presentarsi al ritiro delle rispettive buste, la mercede quindicinale potrà essere fatta consegnare da un agente amministrativo, da un altro operaio o anche da terza persona dietro produzione di ricevuta mod. B-136 munita di firma del percipiente, di

quella dell' incaricato della consegna e del visto dell' Ingegnese o del capo dell'ufficio amministrativo.

Tali moduli B-136 che potranno anche essere distribuiti in antecedenza, in bianco, agli assenti per malattia o congedo, saranno poi allegati al mod. *L*-421.

Art. 19.

Agli operai traslocati da una ad altra officina nell' intervallo tra la compilazione dei ruoli e il pagamento relativo, l'invio delle competenze quindicinali verrà fatto a cura dell'ufficio amministrativo dell'officina cedente col mezzo di un gruppo in servizio e con invito a restituire d'urgenza lo incluso modulo B-136 firmato dall' interessato e vistato dall'Ingegnere Capo dell'Officina ricevente.

A quelli trasferitisi per malattia o per congedo in località servite da stazione della Rete di Stato il gruppo potrà essere rimesso al capo stazione: a quelli invece eventualmente residenti, per le ragioni di cui sovra, in località fuori Rete la spedizione verrà fatta a mezzo di vaglia cartolina, a proprie spese se per somma inferiore a L. 25 o di lettera assicurata se per maggior somma.

In questo caso il percipiente avrà obbligo di produrre prima o trasmettere in seguito regolare modulo B-136 controfirmato da due testimoni o vistato da una autorità del luogo: nell'altro caso basterà a far fede del pagamento il talloncino di riscontro del vaglia cartolina, debitamente riempito e vistato dall'agente d'officina speditore.

Art. 20.

I ruoli, a paghe ultimate saranno firmati dal pagatore e dai due suoi assistenti, vistati dall' Ingegnere che avrà presenziata la esecuzione delle paghe e in seguito consegnati al capo dell' ufficio amministrativo dell'officina per la ulteriore trascrizione delle varie competenze e ritenute nelle posizioni contabili degli interessati.

Invece dei ruoli il pagatore ritirerà e conserverà a suo discarico un esemplare del mod. *L*-420 firmato dai due assistenti e vistato dall'Ingegnere di cui al punto precedente.

Entro cinque giorni da quello di detta consegna, i ruoli saranno trasmessi alla cassa compartimentale di competenza che se ne scaricherà immediatamente col mod. B-171 passandoli alla ragioneria competente per la registrazione e per il successivo sollecito invio all'ufficio centrale di contabilità del materiale.

Paghe al personale della trazione.

Le paghe al personale dei depositi locomotive e delle squadre rialzo e quelle al personale di trazione residente in località secondarie saranno regolate dalle norme seguenti:

Art. 21.

Di regola le paghe al personale dei depositi locomotive e squadre rialzo verranno affidate, ai pagatori delle casse Compartimentali, che le eseguiranno nei periodi di tempo previsti da apposito orario concordato tra i capi degli uffici IV e le casse compartimentali, a norma dell' art. 13 dell' Istruzione N. 5-1906 del Servizio Centrale II, con consegna diretta del contante (e quindi senza buste) agli interessati dai quali sarà da ritirarsi sempre la firma sul ruolo mod. *B*-17^{t-t}, o il segno di croce convalidato dalle firme di due testimoni, quando si tratti di percipiente illetterato o impossibilitato a firmare.

Per il riconoscimento degli agenti e per concorrere alla prescritta testimonianza ai segni di croce, i capi deposito e i Capi delle squadre rialzo disporranno perchè un loro agente abbia costantemente a rimanere presente in assistenza del pagatore.

Art. 22.

Degli agenti assenti all' atto delle paghe, le cui competenze saranno contrassegnate sui ruoli a matita rossa, il pa-

gatore compilerà, in doppio esemplare l'elenco di rimanenza modulo *B*-200 in base al quale saranno preparate, dal pagatore stesso, le buste paga mod. *B*-177 speciale.

Tali buste-paga alla chiusura delle operazioni in ciascuna sede saranno consegnate, contro ritiro di firma su di uno degli esemplari del citato mod. *B*-200; alla cassa compartimentale se risiede nella località in cui fu effettuato il pagamento, ed in caso contrario al capo stazione o alla biglietteria di stazione salva l'eccezione di cui al punto seguente, e sotto l'osservanza delle norme di cui all' art. 7 dell' Istruzione N. 22 del 30 dicembre 1907, del Servizio Centrale IX per la contabilità dei capi stazione.

In via d'eccezione, nelle sedi di sezioni o ripasti di trazione, purchè queste sieno munite di cassaforte, per accordi tra gli uffici II e IV delle Direzioni Compartimentali, potrà essere stabilito, ove se ne riconosca la possibilità e la opportunità in relazione alle condizioni locali, che le buste delle rimanenze sieno lasciate alle sezioni o riparti di trazione, anzichè alla cassa compartimentale o alla stazione.

Art. 23.

Le paghe agli agenti di trazione in località dove, per l'esiguità del loro numero, non convenga destinare un pagatore della cassa, saranno eseguite sia coi prodotti delle gestioni, sia con fondi provvisti dalla cassa, dalle stazioni, le quali però potranno richiedere l'assistenza di un apposito agente di trazione per il riconoscimento dei percipienti, quando il personale del deposito o delle squadre rialzo dipenda da un capo deposito o da un capo verificatori, anzichè direttamente dal capo stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 26.

(Servizio VIII).

II° Congresso della Federazione Italiana fra le Associazioni dei Reduci delle patrie battaglie e dei militari in congedo in Roma.

In occasione del Congresso sovraindicato, è stata consentita pei viaggi in destinazione di Roma e ritorno dei *Veterani* e *Reduci dell'Esercito e dell'Armata* e loro rispettive famiglie (moglie e figli soltanto) l'applicazione dei prezzi della [*tariffa militare*, sotto l'osservanza delle norme e condizioni seguenti:

Documenti da presentarsi.

Per ottenere il biglietto di andata e ritorno a tariffa militare, dovrà essere presentata alla stazione originaria di partenza una *Richiesta* di *color verde* di modello analogo a quello in uso per la *Concessione speciale II* portante l'intestazione: 2° *Congresso della Federazione italiana fra le Associazioni dei Reduci delle patrie battaglie e dei militari in congedo - Roma, Marzo* 1908 munita del bollo e della firma del Presidente del Comitato.

Le dette richieste dovranno essere ritirate dalla stazione di partenza, come viene praticato per le *Concessioni speciali.*

I congressisti saranno inoltre muniti di una *tessera personale di riconoscimento,* anche questa portante le prescritte autenticazioni.

Specie ed uso dei biglietti.

Le stazioni faranno uso dei biglietti di andata e ritorno mod. *I*-202, i quali per essere validi pel ritorno da Roma non occorre che portino, nell'apposito spazio, il bollo del Comitato.

Viaggi delle famiglie.

Alla moglie ed ai figli dei *Veterani e Reduci dell'Esercito e dell'Armata,* è pure concessa l'applicazione della tariffa mili-

tare, purchè effettuino il viaggio di andata e ritorno in compagnia del rispettivo Capo al quale dovrà essere rilasciato, dalle stazioni, un unico biglietto collettivo di andata e ritorno mod. *I*-202, verso ritiro delle richieste individuali.

VIAGGI DEI RAGAZZI.

I ragazzi di età superiore ai 3 anni, devono pagare l'intero biglietto a tariffa militare.

LIMITI DI VALIDITÀ DELLA CONCESSIONE.

La suddetta concessione dovrà applicarsi nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dall'8 al 14 Marzo 1908.
Ritorno: dal 15 al 23 detto.

TRENI UTILIZZABILI

I congressisti viaggianti in qualsiasi classe sono esclusi dai *treni direttissimi*, e se viaggianti in terza classe sono esclusi anche dai treni diretti.

FERMATE INTERMEDIE.

I biglietti a prezzo ridotto dànno diritto, tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, ad una fermata, pei viaggi di percorso superiore ai 200 km. ed a due fermate, pei percorsi oltre i 400 km.; ciascuna fermata non può durare oltre la mezzanotte che segua la fine del giorno successivo.

I viaggi iniziati in tempo utile possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità del biglietto, ferma la facoltà delle dette fermate intermedie.

PASSAGGIO IN CLASSE SUPERIORE.

E' ammesso il passaggio in classe superiore verso pagamento della differenza fra i prezzi a tariffa ordinaria delle due classi.

OBBLIGO DEL VIAGGIO DI RITORNO DA ROMA.

La facilitazione di cui sopra, essendo consentita pei Veterani e Reduci dell'Esercito e dell'Armata e rispettive famiglie che si recheranno effettivamente a Roma i biglietti

presentati pel ritorno ad altre stazioni non saranno tenuti validi, ed anzi ciò avvenendo, dovranno i viaggiatori stessi essere assoggettati al pagamento della differenza fra il prezzo ridotto pagato e quello a tariffa intera, corrispondente al trattato percorso, oltre al pagamento del biglietto a tariffa ordinaria per il percorso da compiersi.

NORME GENERALI.

Per i viaggi di cui trattasi valgano, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli che si effettuano in base alle concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 27.

(SERVIZIO VIII).

Feste e Riunioni Sportive a Palermo.

In occasione delle feste e riunioni sportive indette a Palermo nella prossima primavera, saranno da accordarsi, a favore del pubblico e nel periodo dal 1° marzo al 30 Giugno 1908, le facilitazioni di cui in appresso:

I. *Viaggi sul continente.*

Applicazione della *tariffa differenziale* B pei viaggi in destinazione di *Napoli* o *Messina*, e ritorno.

Tutte le stazioni e le agenzie della Rete di Stato continentale dovranno rilasciare, su semplice richiesta dei viaggiatori ed *individualmente*, un biglietto speciale di andata e ritorno mod. *I*-202, insieme ad un libretto a scontrini valevole

pei viaggi in Sicilia di cui al punto 2°, riscuotendo, oltre l'importo del biglietto a tariffa differenziale *B*, la tassa fissa di L. 10 per il libretto.

Sul biglietto *I*-202 e sulla relativa matrice sarà da citarsi il numero del libretto anzidetto, ed anche su quest'ultimo dovrà essere apposto il bollo della stazione distributrice.

Non è ammesso il rilascio del biglietto per Napoli o Messina senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, del libretto a scontrini pei viaggi in Sicilia, e quindi ad ogni biglietto mod. *I*-202 distribuito per le dette destinazioni dovrà corrispondere un libretto pei viaggi in Sicilia.

Questo libretto, sul quale il viaggiatore inscriverà il proprio nome, dovrà essere esibito, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto a tariffa differenziale *B*. Nel viaggio di ritorno basterà sia presentata la sola copertina del libretto che sarà poi ritirata dalla stazione definitiva d'arrivo.

Il libretto di cui trattasi contiene anche un tagliando per la traversata marittima, a disposizione di quei viaggiatori, che, provvisti di biglietto per Napoli, proseguono da Napoli a Palermo per la via di mare.

I libretti saranno forniti soltanto alle stazioni del continente designate nell'annesso elenco.

Tutte le altre stazioni dovranno, nel caso di richiesta, domandare i libretti (se occorre in via telegrafica) a quella più prossima che ne è approvvigionata. Quest'ultima, nel rimettere i libretti, farà rivalsa nella stazione richiedente dell'importo di L. 10 per ogni libretto spedito.

All'inizio del viaggio di ritorno il biglietto dovrà essere presentato rispettivamente alla stazione di Messina od a quella di Napoli per la prescritta bollatura. Non occorre invece sul biglietto medesimo alcuna certificazione da parte del Comitato delle feste.

I biglietti valgono per effettuare il viaggio sia di andata che di ritorno dal giorno della loro emissione fino a tutto il 30 giugno 1908. Coloro che nel ritorno si trovino in corso di

viaggio alla mezzanotte del 30 giugno potranno proseguire fino a destinazione, senza però la facoltà delle fermate intermedie.

I biglietti stessi valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali, ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

I viaggiatori hanno facoltà di effettuare le fermate intermedie previste dall'allegato 7 alle Tariffe.

II. *Viaggi nell'interno della Sicilia.*

E' concessa l'applicazione della *Tariffa militare* per otto viaggi di corsa semplice in partenza da qualsiasi stazione della Sicilia e in destinazione di qualunque altra pure della Sicilia mediante l'uso del già accennato libretto personale, il quale è composto della copertina e di 8 scontrini, l'una e gli altri numerati progressivamente e timbrati a secco dall'Amministrazione ferroviaria.

Tutte le stazioni della Sicilia (Rete dello Stato) saranno fornite, a cura del Controllo Prodotti di Messina, dei detti libretti e dovranno rilasciarli, previa bollatura, su semplice richiesta, riscuotendo la tassa fissa di L. 10 per ogni libretto e lasciando libero il viaggiatore di utilizzare gli scontrini in qualunque giorno, entro il periodo dal 1° marzo al 30 giugno 1908.

Il titolare del libretto, prima di servirsene, dovrà inscrivere il proprio nome nello spazio apposito della copertina, e all'inizio di ogni viaggio, dovrà presentare il libretto alla stazione di partenza col primo scontrino disponibile debitamente completato e ancora unito al libretto. La stazione, verificata la regolarità del libretto e dello scontrino, staccherà quest'ultimo e rilascerà al viaggiatore un biglietto di corsa semplice a tariffa militare per la destinazione indicata sullo scontrino, riscuotendo il relativo importo, con avvertenza che pei ragazzi di età superiore ai tre anni sarà da esigersi lo stesso prezzo degli adulti. Per la contabilizzazione dei biglietti a tariffa militare le stazioni opereranno in tutto come per i viaggi degli impiegati dello Stato (Concessione speciale *C*).

Il libretto dovrà essere esibito ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto a tariffa militare.

I biglietti a tariffa militare di 1ª e di 2ª classe valgono per tutti i treni, esclusi quelli di lusso; quelli di 3ª classe non valgono pei treni diretti.

I viaggiatori hanno facoltà di effettuare le fermate intermedie previste dall'allegato 7 alle tariffe.

Le suddette modalità per l'effettuazione dei viaggi a tariffa militare sulle linee della Sicilia valgono anche pei viaggiatori che hanno acquistato il libretto nelle stazioni continentali.

III. Pei viaggi tanto sul continente quanto sulle linee della Sicilia, sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite dal fascicolo delle concessioni speciali.

IV. I libretti per i viaggi in Sicilia saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto primo del modulo 1-213, con apposita intestazione.

STAZIONI CONTINENTALI FORNITE DEI LIBRETTI PEI VIAGGI IN SICILIA

Ala
Alessandria
Ancona
Aquila
Arezzo
Ascoli Piceno
Asti
Avellino
Bari
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna
Brescia
Brindisi
Campobasso
Caserta
Catanzaro
Chiasso
Chieti
Civitavecchia
Como
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Ferrara
Firenze S. M.N.
Firenze C. di M.
Foggia
Forlì
Genova P.P.
Genova P. B.
Grosseto
Lecco

Livorno S. Marco
Lucca
Luino
Macerata
Mantova
Massa
Milano C.
Modane
Modena
Napoli
Novara
Padova
Parma
Pavia
Perugia
Piacenza
Pisa C.
Pontebba
Porto Maurizio
Potenza Inferiore
Ravenna
Reggio Calabria
Reggio Emilia
Rimini
Rovigo
Roma
Salerno
Siena
Sondrio
Sulmona
Taranto
Teramo
Terni
Torino P.N.
Treviso
Udine
Venezia
Ventimiglia
Verona P. N.
Verona P. V.
Vicenza

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 28.

(SERVIZIO VIII).

1ª Esposizione d'arte moderna in Sanremo.

In occasione dell'Esposizione sovraindicata, dovranno essere applicati, tanto nei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti, i ribassi stabiliti dalla concessione speciale 1ª, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 5 Marzo al 31 Maggio 1908.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI.

Andata: dal 5 Marzo al 10 Aprile 1908.
Ritorno: dal 1° Aprile al 31 Maggio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 10. 7 MARZO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell' Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, marzo 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige del Bollettino N. 9.

Istruzione N. 4. — Art. 36, al 6° capoverso, invece di: note di accompagnamento mod. B *89*, leggere: note di accompagnamento mod B *88*.

e invece di: ricevute mod. B *36*, leggere: ricevute mod. B *136*.

Istruzione N. 5. — Art. 1 invece di: nel locale del *madaglioni*, leggere: nel locale del *medagliere*.

Art. 22 terzo capoverso: invece di: *ripasti*, leggere: *riparti*.

Ordine Generale N. 6.

(SERVIZIO IV)

Elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico

Si porta a conoscenza degli interessati che in ordine agli articoli 2 e 14 del regolamento approvato con R. Decreto 22 dicembre 1907, N. 838, per la elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico, prescritta dall' art. 63 della legge 7 luglio 1907, N. 429, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha stabilito che la votazione per detta elezione abbia luogo nei giorni 21, 22 e 23 aprile 1908, e che lo scrutinio dei voti abbia luogo nei giorni 11 maggio 1908 e seguenti.

La votazione si effettuerà in conformità delle annesse istruzioni.

Le sedi di votazione (stazioni, fermate, officine) che quattro giorni prima di quello nel quale debbono avere principio le elezioni non avessero ricevuto gli elenchi e le schede di cui nelle istruzioni predette, dovranno farne richiesta in via telegrafica alla Direzione Compartimentale o Servizio di esercizio nella cui circoscrizione esse sono comprese.

Le urne rimarranno aperte presso tutte le sedi di votazione dalle ore 8 alle ore 20.

I Servizi Centrali, le Direzioni Compartimentali, i Servizi di esercizio e gli uffici distaccati alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, impartiranno le opportune disposizioni allo effetto che gli agenti aventi diritto al voto possano, per turno, prendere parte alla votazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Elezione dei due Rappresentanti il Personale ferroviario nel Consiglio Generale del Traffico.

ISTRUZIONI PER LA VOTAZIONE.

1. Per la elezione dei due rappresentanti il personale ferroviario nel Consiglio generale del traffico, sono elettori ed eleggibili gli agenti stabili ed in prova che sappiano leggere e scrivere, che siano maggiori di età ed in attività di servizio.

2. Gli agenti che fanno parte del personale dei Servizi Centrali voteranno presso i Servizi medesimi.

3. Gli agenti che fanno parte del personale delle Direzioni Compartimentali voteranno presso le Direzioni medesime.

4. Gli agenti che fanno parte del personale di uffici distaccati alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, e che risiedono in una delle seguenti località e cioè: Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Roma, Napoli e Palermo, voteranno presso la Direzione Compartimentale che si trova nella rispettiva residenza.

5. Gli agenti che fanno parte del personale dei Servizi di esercizio delle linee della ex rete Meridionale e che risiedono in Ancona, voteranno presso i Servizi predetti.

6. Gli agenti che fanno parte del personale addetto allo Ispettorato sanitario in Ancona o ad altri uffici con sede in Ancona, alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, voteranno presso il Servizio del Movimento e Traffico delle linee della ex rete Meridionale.

7. Gli agenti non compresi fra quelli sopra designati, voteranno presso la stazione o la fermata che si trova nella rispettiva residenza. Quelli che risiedono lungo la linea, si recheranno a votare alla stazione o fermata più prossima.

8. Gli agenti che fanno parte del personale delle officine voteranno presso le officine se il numero degli elettori ad esse-

addetto è maggiore di 50, ed in caso contrario presso la stazione della medesima località.

9. Gli agenti che, facendo parte del personale viaggiante, si trovassero il giorno della votazione fuori della propria residenza, nonchè quelli che si trovassero nelle stesse condizioni per trasferta, congedo od altro, si presenteranno a votare presso la sede di votazione più comoda.

10. Presso le sedi di votazione saranno depositati:

a) alcuni esemplari del Regolamento per la elezione, e del presente Ordine generale;

b) l'elenco modulo *A* degli elettori e le schede modulo B per la votazione;

c) una scorta di elenchi suppletivi modulo *C* per il caso previsto dall' art. 10 del Regolamento;

d) una scorta del modulo *D*, con il quale gli incaricati di presiedere le operazioni di votazione dovranno comunicare il nome, cognome, qualifica e residenza degli agenti che avranno votato con le modalità dell' art. 10 del Regolamento, ai Capi dei Servizi od ai Capi dei Compartimenti cui gli agenti stessi avranno dichiarato di appartenere;

e) i moduli *E*, *F*, *G*, *H* per la trasmissione degli atti della votazione al Seggio elettorale;

f) l'avviso modulo *I* da affiggersi nelle sedi di votazione.

11. Le schede sono munite di gomma e quindi l'elettore, dopo avere scritto sulla scheda i nomi dei candidati, deve chiuderla e, prima di consegnarla all' incaricato di presiedere alla votazione, deve firmare la cedolina, lasciandola unita alla scheda, per essere poi staccata, giusta l'art. 15 del Regolamento sopra richiamato, dal presidente del seggio elettorale, che sarà costituito per lo scrutinio dei voti.

L' elettore deve apporre la sua firma, in corrispondenza del suo nome, anche sull' elenco degli elettori.

12. L'avviso modulo *I* dovrà rimanere affisso sulla porta del locale destinato per la votazione durante tutti e tre i giorni 21, 22 e 23 aprile 1908, stabiliti per la medesima.

13. L'incaricato di presiedere alla votazione dovrà:

a) assicurarsi dell' identità del votante;

b) consegnare al votante la scheda che questi deve riempire recandosi all' apposito tavolo, e poscia restituire chiusa;

c) fare apporre dal votante la firma tanto sulla cedolina attaccata alla scheda, quanto sull' elenco degli elettori, accanto al proprio nome;

d) deporre la scheda, senza staccarvi l'anzidetta cedolina, nell' urna o nella cassetta a quest' uopo designata, la quale dovrà essere chiusa a chiave durante le eventuali interruzioni di votazione. Quando non si abbia disponibile un' urna o cassetta apposita, potrà servire un cassetto ordinario purchè munito di chiave;

e) verificandosi il caso in cui all'art. 10 del Regolamento, e cioè l'ammissione al voto di un elettore non iscritto d'ufficio nell' elenco, dovrà aggiungere nell' elenco suppletivo modulo *C*, il nome del votante e le generalità da questi dichiarate, far firmare dal votante l'elenco medesimo, e tenere la relativa scheda separata dalle altre. Dovrà inoltre trascrivere a tergo della nota modulo *D*, le dette generalità, per la comunicazione a farsi, a termini della seconda parte dell' art. 10 del regolamento.

Se gli agenti ammessi al voto senza essere inscritti nello elenco normale, appartengono a più Servizi o Compartimenti, la trascrizione delle generalità di cui sopra dovrà farsi su di un esemplare della nota modulo *D* per ciascun di detti Servizi o Compartimenti.

14. Chiusa la votazione, l'incaricato di presiedervi, apporrà la sua firma sull' elenco e completerà la nota modulo *E*, per il presidente del seggio elettorale.

Quando siasi verificato il caso di cui al precedente punto 13°, lettera *e*, completerà inoltre la nota modulo *D* per il Capo del Servizio o per il Capo del Compartimento cui appartengono i votanti.

15. Le schede dei votanti inscritti di ufficio nell' elenco normale e quelle dei votanti aggiunti per l'art. 10 del rego-

lamento, saranno rispettivamente chiuse nelle buste modulo *F* e modulo G.

Le due buste dovranno quindi essere suggellate con ceralacca.

16. Gli elenchi normale e suppletivo, le due buste modulo *F* e *G*, di cui al punto 15° e la nota modulo *E*, di cui al punto 14°, saranno spediti in piego, da registrarsi in cedola, alla Direzione Generale, valendosi della apposita busta modulo *H*, che dovrà essere suggellata con ceralacca.

Il suddetto invio dovrà farsi anche se nessuno degli agenti siasi presentato a votare. In questo caso, sull' elenco normale dovrà essere fatta dagli incaricati espressa dichiarazione e da lui firmata.

La nota modulo *D*, di cui al punto 14°, sarà chiusa in busta ordinaria e spedita contemporaneamente con registrazione in cedola.

Ordine di Servizio N. 62.

(SERVIZIO VIII).

Trasporti militari.

In dipendenza di nuove facoltà concesse ai comandanti militari permanenti di stazione ferroviaria, per il rilascio dei documenti di riduzione ai militari e ad altro personale *in transito*, sono stati modificati come appresso, il quarto capoverso e la lettera *a*) del paragrafo 107 del Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie:

« Le richieste Mod. *B*, *C* e *D* sono rilasciate e firmate « dalle nominate autorità, dai comandanti di distaccamento « purchè ufficiali, ed inoltre, ma pei soli viaggiatori *in transito*, dai comandanti militari permanenti di stazioni ferroviarie (1). Se ne eccettuano:

« *a*) le richieste Mod. B per i militari di truppa, per le

« famiglie dei detti militari, pei capi operai e per i vivan-
« dieri civili dei corpi, nonchè per le guardie di cui al para-
« grafo 17 *r.*), le quali sono emesse e firmate dagli aiutanti mag-
« giori dai comandanti di stazione o da autorità superiori del-
l'arma dei carabinieri reali ».

(1) « I comandanti militari permanenti di stazione ferroviaria, possono rila-
« sciare le dette richieste solo nei casi in cui, per erronea compilazione dei
« documenti emessi dall'Autorità competente o per improvviso giustificato
« motivo di cambiamento di itinerario, i viaggiatori *in transito* non potessero
« altrimenti proseguire il viaggio a tariffa ridotta ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 63.

(SERVIZIO II)

Regolarizzazioni inventariali degli attrezzi di carico e degli attrezzi per trasporti militari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 67-07)

Allo scopo di uniformare sulla intera Rete il sistema per la presa in consegna e per l'iscrizione inventariale degli attrezzi di carico, e di quelli per trasporti militari, contemplati dalle Norme e dall'Elenco 1° giugno 1907, di cui nell'Ordine di Servizio, N. 67-1907, si prescrive che:

gli attrezzi per trasporti militari (1),

gli stanti di ferro con catene,

le catene di ferro,

le traverse per carico di massi,

le reti di corda e le corde numerate per assicurazioni doganali,

le reticelle di corda per pollame vivo,
dovranno essere prese in carico dalle stazioni di deposito, mediante la loro inscrizione, ove già non lo siano, nei rispettivi inventari del materiale d'esercizio, seguendo le modalità indicate al Capo XXI dell'istruzione N. 2-1906 del Servizio Centrale II.

Non si sono compresi fra gli oggetti da inscrivere nell'inventario i copertoni di 2ª categoria, tuttora in deposito presso alcune stazioni della ex-Rete Adriatica, nella considerazione che non dovendo essere sostituiti, ma bensì eliminati man mano che si renderanno inservibili (come è detto dalla nota a pag. 8 delle Norme sovra ricordate) possono continuare ad essere considerati, come pel passato, quali oggetti di consumo.

Verranno pure inscritte con analogo procedimento, nell'inventario delle stazioni di deposito, le tabelle da applicarsi alle carrozze per indicare la loro destinazione, e quelle indicanti i compartimenti per « signore e ragazzi » nonchè le scorte di ciambelle per lumi ad olio e di fanaletti a candela per l'illuminazione sussidiaria delle carrozze.

Il Servizio Centrale II resta incaricato di fornire le particolari istruzioni, che occorreranno per quelli dei sopradetti attrezzi — provenienti dalle cessate Amministrazioni — che si trovassero ora diversamente sistemati agli effetti inventariali.

(1) L'attuale assegnazione di attrezzi per trasporti militari, risultante dall'elenco 1° giugno 1907, verrà quanto prima modificata, nel senso che, una parte sarà ritirata a cura del Ministero della Guerra ed una parte, di un modello nuovo, corrispondente a 2,500 assortimenti completi (2 panche doppie. 4 semplici, 2 sbarre ed una lampada a globo), sarà data in carico inventariale a talune stazioni, nella proporzione che verrà a suo tempo per ciascuna di esse indicata dal Servizio VII.

Fino a tale disposizione, resta pertanto sospesa la sistemazione in inventario degli attrezzi medesimi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 64.

(Servizio VIII)

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera-Via Sempione.
Viaggiatori e bagagli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 43-1906)

Col 1° marzo 1908 è stata attivata una nuova tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera (via Sempione) che annulla e sostituisce quella — edizione 1° giugno 1906 — diramata coll'Ordine di Servizio N. 43-1906.

Nei prospetti allegati al presente sono indicate le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa in parola.

Le stazioni interessate vengono frattanto fornite dei biglietti per le corrispondenze nuove ammesse, come pure di quelli per le relazioni già esistenti, i quali sono stati ristampati, e vengono provvedute altresì delle etichette bagagli occorrenti per le dette corrispondenze nuove.

Biglietti. 1. — I biglietti sono dei colori in uso per quelli degli altri servizi internazionali, e cioè: *gialli* per la 1ª classe, *verdi* per la 2ª classe e *bruni* per la 3ª classe.

2. Per le relazioni colle stazioni svizzere più prossime i biglietti sono in cartoncino e valgono per *tutti i treni* o - in Italia - solamente per i *treni omnibus* secondo la dicitura che vi è stampata.

Per le altre relazioni si distribuiscono dei biglietti a libretto. Quelli di 1ª e 2ª classe valgono *per tutti i treni* aventi vetture di classe corrispondente salvo le eventuali restrizioni portate dall'orario ufficiale; quelli di 3ª classe valgono pure *per tutti i treni* o — in Italia — solamente per i *treni omnibus* secondo la indicazione che è stampata al riguardo sul frontispizio.

3. La durata della validità dei biglietti è fissata come segue:

a) Per i biglietti di corsa semplice:

fino a 150 Km. di percorrenza complessiva: un giorno;
da 151 a 200 Km. » » due giorni;
per ogni serie di 100 Km. o frazione di 100 Km. in più: un giorno di più.

Però la durata massima della validità è di 10 giorni.

b) Per i biglietti di andata e ritorno: 10 giorni.

4. I biglietti in cartoncino non dànno diritto a fermate nelle stazioni intermedie della percorrenza italiana.

I biglietti a libretto comportano invece la facoltà di fermarsi nelle stazioni intermedie della percorrenza italiana nella misura seguente:

Biglietti di corsa semplice.

1 volta	se trattasi di	percorrenza	inferiore a 301 Km.
2 volte	»	»	da 301 a 600 »
3 »	»	»	» 601 a 900 »
4 »	»	»	» 901 a 1000 »
5 »	»	»	superiore a 1000 »

Biglietti di andata e ritorno

un numero di volte come sopra tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

Nei nuovi biglietti a libretto è compreso un sol tagliando per la percorrenza italiana, e su questo è indicata la quantità di fermate ammessa in relazione a quanto sopra.

Non è prescritta l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore per l'effettuazione delle fermate intermedie, ma le stazioni alle quali il viaggiatore si è fermato debbono — a partenza — forare il tagliando nelle caselle che

vi sono all'uopo predisposte, così, come praticano nello stesso caso per i biglietti interni a foglietto a tariffa differenziale A.

Sul tergo del tagliando sono stampate altre caselle contraddistinte con l'indicazione di una serie crescente di distanze da 100 Km. fino a 1000 e da 1200 a 1600 Km., che il personale di controlleria deve forare in corrispondenza alla indicazione della percorrenza già effettuata dal viaggiatore al momento della controlleria, pure come si pratica per i biglietti interni facoltativi a foglietto a tariffa differenziale A.

5. Nel senso dalla Svizzera vengono distribuiti anche dei biglietti speciali di andata e ritorno per Domodossola in foglietto, a due sezioni denominati biglietti di *andata e ritorno complementari* la cui validità normale di 10 giorni deve dalla stazione di Domodossola, essere prorogata gratuitamente a 60 giorni mediante apposita annotazione a suo luogo sul biglietto, nel caso che il viaggiatore acquisti in quella stazione un biglietto circolare od un biglietto combinabile, o combinato per un viaggio in Italia, oppure un biglietto di abbonamento speciale italiano.

6. In Isvizzera i biglietti di ogni specie concedono ai viaggiatori la facoltà di fermarsi — entro il periodo della rispettiva validità — in tutte le stazioni del percorso servite dai treni, senza formalità.

7. Per i ragazzi dai 4 ai 7 anni si distribuiscono da tutte le stazioni svizzere in servizio diretto coll'Italia via Sempione biglietti di corsa semplice a mezza tariffa consistenti negli stessi biglietti ordinari a tariffa intera dai quali è stato staccato il tagliando di controllo che vi è appositamente annesso perchè possano servire anche come biglietti per ragazzi.

Nel caso di biglietto a libretto le stazioni svizzere appongono anche sulla copertina il timbro « Enfant » « Kind » « Ragazzo ».

Nel senso dall'Italia distribuiscono biglietti diretti per la Svizzera a mezza tariffa per i ragazzi dai 4 ai 7 anni le stazioni di Domodossola, Iselle di Trasquera, Preglia e Varzo.

Sono biglietti appositi in cartoncino portanti l'indicazione « Ragazzo dai 4 ai 7 anni ».

Pei ragazzi dai 3 ai 4 anni, che viaggiano a mezza tariffa in Italia e gratuitamente in Isvizzera, e per quelli dai 7 ai 12 anni, per i quali è dovuta la tariffa intera in Italia e la mezza tariffa in Isvizzera, non si distribuiscono biglietti diretti a prezzo ridotto. Per eccezione fra Domodossola, Iselle di Trasquera, Preglia e Varzo da una parte e talune stazioni Svizzere — risultanti dalla tariffa — dall'altra, si distribuiscono dei biglietti speciali in cartoncino di corsa semplice a destinazione fissa, o facoltativi per i ragazzi dai 7 ai 12 anni, portanti conforme indicazione e con prezzo computato, come sopra, a tariffa intera per la percorrenza italiana ed a mezza tariffa per la percorrenza svizzera.

8. Il passaggio ad una classe superiore a quella per la quale è valevole il biglietto è regolato dalle disposizioni interne delle Amministrazioni interessate.

Bagagli e velocipedi. — Il servizio diretto dei bagagli si effettua secondo le norme e coi moduli comuni ai servizi internazionali.

Sono ammessi alla registrazione diretta anche i velocipedi, i velocimani e le carrozzine da bambini con pagamento delle tasse speciali previste dalla Tariffa per quanto riguarda la percorrenza italiana e delle tasse ordinarie dei bagagli riferibilmente alla percorrenza svizzera.

Cani. — I cani accompagnati da viaggiatori sono ammessi alla registrazione diretta solamente fra Domodossola, Iselle di Trasquera, Preglia e Varzo da una parte ed un certo numero di stazioni svizzere dall'altra, risultanti dalla tariffa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 65.

(SERVIZIO X)

Ricevimento, consegna, collaudo e riparazione durante il periodo di garanzia del materiale rotabile di nuova costruzione

(Annulla e sostituisce gli Ordini di Servizio N. 9-1906 N. 118-1906 e N. 114-1907 e qualunque contraria disposizione).

I. — RICEVIMENTO.

Di ogni rotabile, appena ultimato, deve aver luogo il ricevimento *nelle Officine del Costruttore da parte dell'Ingegnere collaudatore*, constatando la compiuta costruzione, allo scopo di riconoscere che il rotabile possa essere lasciato uscire dalle dette Officine per viaggiare fino alla stazione di consegna.

Eseguito tale ricevimento, l'Ingegnere incaricato compilerà tosto il relativo *Verbale di ultimazione* (Mod. *L*-106 *a bis*) in un originale e due copie in carta libera, che trasmetterà subito al Servizio Centrale X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze), indi darà partecipazione espressa dell'avvenuta constatazione alla Ditta costruttrice con la lettera Mod. *L*-106 *bis*.

L'Ufficio predetto, dopo averne preso nota, trasmetterà subito l'originale ricevuto al Servizio Centrale VI: delle due copie, una sarà trattenuta in atti dall'Ufficio stesso, e l'altra trasmessa all'Officina incaricata del collaudo.

Pei rotabili costruiti in Italia, l'Ingegnere incaricato del ricevimento compilerà inoltre, in semplice originale e in carta libera, il *Rapporto di verifica* (Mod. *L*-107 *a*, *L*-107 *b*) in esecuzione del disposto dell'art. 33 delle Istruzioni approvate con Decreto ministeriale 27 giugno 1905; rapporto che sarà firmato dal medesimo Ingegnere incaricato e da un Funzionario tecnico delegato dall'Ufficio 4° della Direzione Compartimentale nella cui giurisdizione trovasi l'Officina costruttrice, Funzionario da avvertirsi a tempo debito del giorno del ricevimento dallo stesso Ingegnere incaricato.

Il *Rapporto di verifica* sarà dall'Ingegnere incaricato inviato al Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze).

Per le locomotive, il *Verbale di ultimazione* non sarà rilasciato se non dopo eseguita la prova a freddo e registrato il relativo Verbale sui libretti Mod. 1 e Mod. 2 a termini delle Istruzioni Ministeriali 27 Giugno 1905, ed eseguita pure una prova in marcia in quel modo che sarà possibile.

Per le locomotive costruite in Francia, Belgio, Germania ed Austria, la prova a freddo delle caldaie eseguita direttamente nelle Officine del Costruttore non occorrerà sia rinnovata all'arrivo in Italia, purchè le caldaie portino il timbro della prova regolarmente subita in quei paesi, secondo le leggi ed i regolamenti colà in vigore, e sia rilasciata al nostro collaudatore doppia copia, una delle quali autenticata dal R. Console d'Italia, del Verbale di prova, come è prescritto dalle Istruzioni ministeriali approvate con Decreto 27 Giugno 1905, allo scopo della compilazione dei libretti Mod. 1 e 2 delle locomotive e delle caldaie.

II. — SPEDIZIONE E CONSEGNA DEI ROTABILI.

Eseguito il ricevimento, i rotabili devono essere spediti alla località destinata per il collaudo.

Allo scopo di prevenire il personale delle stazioni contro ogni possibilità di utilizzazione dei veicoli nuovi durante il viaggio fino a questa località, nonchè di rendere il più sollecito possibile il viaggio, si dispone che agli stessi venga anzitutto applicata su entrambi i longaroni una speciale etichetta color azzurro con striscia bianca, portante l'indicazione della detta località.

Tali etichette dovranno compilarsi ed applicarsi per cura dell'Ingegnere che ha eseguito il ricevimento, all'atto della emissione del Mod. *L*-106 *b bis*. Esse dovranno applicarsi al posto destinato alla marcatura della data di rialzo.

Ai carri sarà inoltre applicata su ciascun fianco dalla Ditta costruttrice un'apposita marcatura, portante su fondo celeste la iscrizione: «*Sotto collaudo – Vietato carico*».

E' fatta speciale proibizione a tutto il personale, ed in ispecial modo a quello di verifica e delle stazioni, non solo di utilizzare in qualsiasi modo i veicoli contrassegnati nei modi

suindicati, ma anche di togliere od in qualsiasi modo danneggiare le dette etichette e marcature.

Qualora ad un veicolo munito di etichette e marcature come sopra occorressero riparazioni durante il viaggio, verrà fatto uso per contraddistinguerlo dalle altre ordinarie etichette, avendo solo cura nella loro applicazione e rimozione di non ricoprire o danneggiare le etichette e marcature speciali.

Le etichette e marcature suddette saranno rimosse e cancellate soltanto dopo ultimato il collaudo definitivo, contemporaneamente all' applicazione delle date di rialzo e di scadenza del periodo di garanzia.

Qualora si avesse a trovare in circolazione un veicolo nuovo sprovvisto delle etichette bianco-azzurre o delle marcature suddette, e mancante nello stesso tempo delle date di rialzo e di scadenza del periodo di garanzia, esso dovrà venir subito tolto dalla circolazione dandone contemporaneo avviso telegrafico all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile di Firenze, che disporrà pel suo inoltro all'Officina incaricata del collaudo.

Ricevuta la partecipazione Mod. *L.* 106-*b bis* dell'eseguito ricevimento, le Ditta costruttrice rimane autorizzata ad eseguire la spedizione dei rotabili alle stazioni della Rete indicate nel contratto per la consegna, dandone avviso all'Ufficio Collaudi o all'Ingegnere della circoscrizione, il quale a sua volta ne darà avviso all'ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze.

Il servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze) avrà preavvisati a tempo debito i Capi delle stazioni od Agenzie marittime interessate della consegna di quei rotabili, indicando a quale Officina debbono essere successivamente inoltrati per il collaudo, e avvisandone contemporaneamente il Servizio Centrale VII.

I Capi stazione eseguiranno alla loro volta la spedizione dei rotabili al luogo indicato, accompagnandoli con lettera di porto in servizio Mod 279-*D*, che trasmetteranno, dopo trattenutone il tagliando di ricevuta in partenza, alla stazione destinataria per consegnarla all'Officina interessata.

In tutti quei casi, nei quali l'Officina incaricata del col-

laudo dei nuovi rotabili sia raccordata alla stessa stazione nella quale avviene la consegna da parte della Ditta costruttrice, non occorre compilare il Mod. 279-*D*.

Inoltre i Capi delle stazioni di consegna terranno esatta nota dei numeri dei rotabili consegnati e delle date di consegna, trascrivendoli sui Mod. *L*-140, e facendo convalidare quei dati con la firma del costruttore o di un suo rappresentante.

Qualora la Ditta non assista o non creda di farsi rappresentare alla consegna dei rotabili, delle indicazioni contenute nel Mod. 140 farà, ad ogni effetto, fede, la firma del Capo della stazione di consegna.

Si fa speciale raccomandazione per la precisa e chiara compilazione del Mod. L-140, data la sua speciale importanza agli effetti dei pagamenti delle forniture.

Pei rotabili provenienti dall'estero, le operazioni di svincolo e di dogana alle stazioni di confine devono sempre essere effettuate a cura e spese delle Ditte fornitrici.

Nei soli casi, nei quali in via eccezionale il dazio di entrata in Italia sia a carico dell'Amministrazione, le operazioni relative verranno effettuate dagli agenti del Servizio competente.

Il tagliando del Mod. *L*-140 dovrà al più presto, e *non oltre le 24 ore dall'avvenuta consegna dei rotabili*, essere inviato direttamente, raccomandato in cedola, al Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze), il quale, presane nota, lo trasmetterà al Servizio Centrale VI insieme col *Verbale di ultimazione*.

III. — Collaudo.

Il collaudo dei rotabili deve sempre, salvo quei casi affatto eccezionali nei quali dalla Direzione Generale fosse disposto altrimenti, essere eseguito nelle Officine dell' Amministrazione, e precisamente in quelle che saranno di volta in volta designate alle Ditte costruttrici, ai Capi delle stazioni che ricevono i rotabili in consegna, ed alle Direzioni Compartimentali interessate, dal Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze). Questo fornirà alle Officine

stesse i disegni, i capitolati, i Verbali di ultimazione, ed ogni notizia occorrente per l'esecuzione del collaudo, nonchè stabilirà e comunicherà ad esse i criteri generali e quelli comparativi necessari perchè i collaudi stessi siano fatti colla voluta unità di metodo e colla maggior possibile uniformità nel computo delle eventuali perizie di addebito alle Ditte, criteri ai quali le Officine dovranno scrupolosamente attenersi.

Il Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze) farà intervenire, quando lo creda opportuno, un proprio funzionario ai collaudi, escludendo di massima quelli che hanno eseguito il ricevimento dei rotabili sotto esame.

Il collaudo deve aver luogo possibilmente in contraddittorio con un rappresentante della Ditta costruttrice, la quale dovrà a tal uopo essere a tempo debito avvertita del giorno del collaudo stesso, direttamente dall'Officina incaricata.

Qualora tuttavia il rappresentante della Ditta non intervenisse nel giorno prestabilito, il collaudo dovrà aver luogo egualmente.

Eseguito il collaudo, ed applicata la marcatura della data di rialzo dei veicoli, nonchè tutte le marche relative al periodo di garanzia prescritte al punto VI, l'Officina compilerà il *Verbale di collaudo* (Mod. *L*-108 *a bis*, *L*-108 *b bis*) in un unico originale su carta bollata da L. 1,20, ovvero in due originali di eguale bollo quando il fornitore ne faccia richiesta d'uno.

Questo Verbale dovrà essere firmato, oltre che dall'Ingegnere Capo dell'Officina, e dall'Ingegnere dell'Ufficio Studi e Collaudi, quando sia presente, anche dal Costruttore o da un suo rappresentante nel solo caso che sia intervenuto al collaudo.

Gli originali del *Verbale*, insieme ad una copia in carta semplice, dichiarata *conforme e in carta libera per uso interno amministrativo*, saranno dall'Officina trasmessi, col tagliando della lettera di porto di cui al punto II. all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze, il quale, dopo averli sottoposti al visto del Capo del Servizio X (o di chi esso volesse a tal uopo delegare), manderà un originale al Servizio VI, l'altro originale, quando sia stato richiesto, al fornitore, e tratterrà la copia in carta libera per uso proprio.

Le marche da bollo sui documenti indicati debbono essere applicate prima dell'apposizione della firma in corrispondenza della data, ed annullate colla scritturazione in tutte lettere della data, in conformità al disposto dell' articolo 16 comma 5° della legge 4 luglio 1897, n. 414.

La dichiarazione « *conforme e in carta libera per uso interno amministrativo* » sulle copie dei verbali deve essere firmata dal medesimo funzionario che ha firmato gli originali.

Qualora all'atto del collaudo siano dalle Officine riscontrate differenze di costruzione non autorizzate, cattiva qualità dei materiali impiegati, lavori non eseguiti a regola di arte, ed altri difetti o mancanze che diano ragione di addebitare alla Ditta costruttrice una diminuzione di valore del ruotabile o la spesa occorrente per ridurlo alle condizioni stabilite dai disegni e dai Capitolati, l'Officina stessa dovrà compilare una *Distinta di addebito* mod. *L* 378, in cui siano esposti dettagliatamente i motivi degli addebiti di cui si tratta e messe in evidenza le quote del 10 % sulle materie e del 100 % sulla mano d'opera.

Queste distinte dovranno comprendere altresì gli addebiti che fossero stati eventualmente notificati dall'Ufficio Studi e Collaudi all'Officina incaricata, derivanti da rilievi fatti o da modificazioni non autorizzate durante la costruzione.

Tale Distinta, da concretarsi in contradditorio col costruttore o col suo rappresentante, se presente, e che deve portare la sua firma, se non ha osservazioni a fare agli addebiti, dev'essere stesa in due esemplari, dei quali l'Officina trasmetterà subito uno al Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile di Firenze) unitamente al *Verbale di collaudo*, e l'altro conserverà in atti.

Qualora il Costruttore non intervenga al Collaudo o non ritenga di accettare gli addebiti, e non firmi perciò presso l'Officina la relativa Distinta in segno di accettazione, le ulteriori pratiche al riguardo saranno esperite dall'Ufficio Studi e Collaudi in Firenze. Qualora anche quest'ultimo non potesse addivenire ad un accordo, la vertenza sarà deferita al Direttore generale. *In nessun caso tali divergenze potranno ritardare l'invio della Distinta di addebito da parte dell'Officina.*

Per le locomotive, a completamento della visita di collaudo e delle eventuali prove a freddo, verranno eseguite la prova a caldo e la corsa di prova a norma delle istruzioni già citate.

La data del *Verbale di collaudo* per le locomotive deve essere quella della corsa di prova eseguita con buon esito, e per i veicoli quella dell'ultimazione del collaudo.

Quando non vi siano ragioni di addebito o di lavori, o quando questi siano eseguiti, l'Officina disporrà per la pronta consegna dei rotabili alla Trazione od al Movimento.

Per i rotabili costruiti all'estero, l'Officina dovrà all'atto del collaudo compilare anche il *Rapporto di verifica* (Modello *L*-107 *a*, ed *L*-107 *b*), come prescritto al punto I.

Il Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze) darà subito corso al *Verbale di Collaudo* trasmettendolo al Servizio VI per le pratiche di pagamento, e indicando contemporaneamente l'ammontare degli addebiti da farsi al costruttore secondo la distinta ricevuta dall'Officina, ancorchè tali addebiti siano tuttora soggetti a contestazione.

Il Servizio VI tratterrà senz' altro l'importo dei detti addebiti sulle somme da pagarsi al fornitore.

Qualora poi, in seguito a trattative, l'Ufficio Studi e collaudi del Materiale Rotabile di Firenze avesse a riconoscere ammissibile a favore delle Ditte qualche diminuzione delle trattenute di cui sopra, ne sarà dato avviso al Servizio VI per le conseguenti pratiche di rimborso.

Tutti i documenti precedentemente indicati dovranno essere compilati separatamente per ogni contratto, per ogni serie o gruppo di ruotabili, e, se si tratta di veicoli, separatamente anche per veicoli con freno e senza freno.

Alla stampa dei moduli neeessari provvederà unicamente il Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze).

IV. — Collaudi da eseguirsi nelle officine del costruttore o in località che non siano le officine dell' Amministrazione.

Per ragioni speciali, e *solo per carri*, la Direzione Generale può in via eccezionale disporre che il collaudo abbia

luogo nelle Officine del Costruttore, o, nel caso di forniture provenienti dall'estero, in una stazione della Rete, ma sempre quando abbia avuto luogo precedentemente il collaudo di qualche gruppo di carri della stessa fornitura in una Officina delle Ferrovie dello Stato con esito favorevole.

In tal caso il collaudo sarà eseguito colle norme speciali e dal personale che l'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile, d'accordo colla Direzione Compartimentale nella cui giurisdizione esiste l'Officina del costruttore o la stazione designata, volta per volta sarà da indicare.

Per i carri costruiti all'estero e da sottoporsi a collaudo nelle suindicate condizioni, il *Rapporto di verifica* sarà compilato dal funzionario incaricato del collaudo, insieme coll'incaricato della Direzione Compartimentale interessata.

Le eventuali perizie di addebito, accettate o non, dovranno essere inviate direttamente all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze per le ulteriori pratiche, come già precedentemente prescritto.

V. — Carri costruiti in Italia a scopo di noleggio e di eventuale riscatto.

Per questi carri deve compilarsi la *Dichiarazione di collaudo* (Mod. *L*-106), per constatare che la costruzione fu eseguita secondo le prescrizioni del contratto, in un solo originale in carta libera (ovvero in due originali, quando uno sia richiesto dal fornitore), e deve essere firmata dall'Ingegnere incaricato del collaudo.

Devono inoltre essere compilati il *Rapporto di verifica* (Mod. *L*-107 *b*) nel modo già indicato, ed il *Verbale di ricevimento* (Mod. *L*-109) in doppio esemplare in carta libera da firmarsi dall'Ingegnere incaricato del ricevimento e da un rappresentante della Ditta.

Gli originali dei detti documenti vengono trasmessi dall'Ingegnere incaricato al Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze).

Del *Verbale di ricevimento*, dopo essere stati sottoposti al visto del Capo del Servizio X (o di chi esso abbia ritenuto all'uopo di delegare), un esemplare viene inviato alla Ditta, ed un altro all'Ufficio incaricato della compilazione dei mandati pel pagamento dei noli.

VI. — Periodo di garanzia.

Per poter distinguere con facilità i rotabili o le parti di essi che si trovino nel periodo di garanzia, si dispone che a collaudo ultimato abbiano a ricevere speciali contrassegni nel modo seguente.

Per ciascuna locomotiva sarà applicato nell'interno della cabina del macchinista un cartellino smaltato (come quello pel numero nell'interno delle carrozze), sul quale devono figurare le date di scadenza del periodo di garanzia della locomotiva, nonchè di quei pezzi speciali (eccettuate le sale montate) pei quali fosse stata stabilita un'eccezionale durata del detto periodo di garanzia.

Un cartellino consimile dovrà essere applicato sulla parete posteriore del portafocolaio in posizione centrale, nello spazio libero sopra la porta del focolaio, coll'indicazione della data di scadenza del periodo di garanzia della caldaia, nonchè di quelle parti speciali di essa per le quali il periodo fosse stato stabilito di eccezionale durata.

A tutte le sale montate delle locomotive sarà inoltre applicato un cerchietto sul quale saranno punzonati i rispettivi termini del periodo di garanzia.

Per ciascuna carrozza e ciascun bagagliaio, la testata della traversa di testa, a sinistra di chi guarda il veicolo, sarà dipinta con tinta ad olio per metà in rosso, nel modo indicato dalla fig. 1. Sulla metà dipinta in bianco verrà inscritta in rosso con tinta ad olio la data di scadenza del periodo di garanzia.

I carri invece, le carrozze ed i bagagliai, pei quali non sia possibile fare l'iscrizione nel modo anzidetto, porteranno un triangolo dipinto in nero sull'angolo inferiore della cassa, a sinistra di chi guarda il veicolo, come è indicato dalla fig. 2.

In detto triangolo verrà come sopra inscritta con colore rosso la data di scadenza del periodo di garanzia.

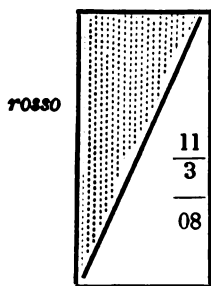



Fig. 1.

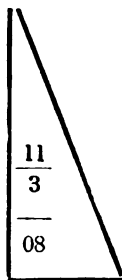



Fig. 2.

E' fatto stretto obbligo alle Sezioni di Trazione (tanto pei Depositi quanto per le Squadre di Rialzo e pei Visitatori) e alle Officine di tenere in continua e speciale osservazione il materiale rotabile durante il periodo di garanzia, e di segnalare all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze, man mano che vengono rilevati, tutti quei difetti che, essendo imputabili a cattiva qualità dei materiali od a cattiva lavorazione, debbono far carico al Costruttore.

E principalmente dovranno essere segnalati quei difetti che per la loro natura hanno probabilità di essere comuni a tutto un gruppo di rotabili od a tutta la fornitura.

Quando un rotabile durante il periodo di garanzia abbia bisogno di ricambio o di riparazione di qualche pezzo, o presenti guasti dipendenti da difettosa costruzione, l'Officina od il Deposito o la Squadra di Rialzo che avrà rilevato il guasto od il difetto dovrà compilare la perizia di spese per le riparazioni occorrenti ed inviarla alla propria Direzione Compartimentale, la quale dovrà trasmetterla senza ritardo al Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze), che provvederà per l'accettazione da parte della Ditta fornitrice. Detto Ufficio al termine del periodo di garanzia comunicherà al Servizio VI tutte le trattenute da farsi per difetti riscontrati durante il periodo stesso.

Per evitare contestazioni delle Ditte, è importante che le perizie d'addebito siano compilate colla massima cura e molto dettagliate, e contengano anche, per quanto è possibile,

qualche cenno sulle cause che hanno determinato il ricambio o la riparazione di un dato pezzo, per modo che l'Ufficio Studi e Collaudi sia in grado di giudicare se i difetti riguardano rotabili isolati o possono essere comuni a tutta la fornitura, e di riconoscere se e quale carico debba farsene alla Ditta costruttrice.

Anche per queste perizie le quote di spese generali da mettere in evidenza sono:

10 % sulle materie;
100 % sulla mano d'opera.

Le locomotive al termine di garanzia devono subire una visita nei rispettivi Depositi (salvo per quelle che si trovino in Officina, alle quali provvede quest'ultima), e degli eventuali guasti e difetti riscontrati, imputabili al Costruttore, dovranno le Direzioni Compartimentali riferire all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze.

I veicoli alla loro volta, prima che scada il periodo di garanzia, di massima debbono subire nelle Officine della Rete una visita speciale per verificare se e quali guasti o difetti si siano manifestati durante il periodo stesso, i quali, a termini del capitolato, siano imputabili al fornitore.

Siccome in generale il periodo di garanzia scade contemporaneamente per gruppi numerosi di veicoli, è necessario che le Officine dispongano perchè, appena introdotti, i veicoli vengono minutamente visitati e subito rimessi in circolazione, mettendo ogni cura per rendere minimo il tempo durante il quale i veicoli stessi debbono essere sottratti al traffico per la visita in parola, salvo i casi nei quali sia riconosciuta necessaria una visita di contradditorio con la Ditta, per la quale dovrà essere dato avviso all'Ufficio Studi e Collaudi.

Si potrà anche limitare il numero dei veicoli di una data fornitura da introdurre nelle Officine, quando risulti dalle visite eseguite ai primi veicoli introdotti, o in qualche altro modo, che generalmente i veicoli componenti la fornitura stessa si sono mantenuti in buono stato durante il periodo di garanzia.

Le Direzioni Compartimentali saranno avvisate dal Servizio X (Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in

Firenze) ogni volta che sia per scadere il periodo di garanzia dei rotabili, e provvederanno per le visite di cui sopra presso i Depositi o le Officine.

Del risultato delle visite ai veicoli le Officine daranno partecipazione direttamente all'Ufficio Studi e Collaudi.

Spirato l'anno di garanzia e ultimate le pratiche di cui al presente paragrafo, le marche di cui sopra saranno rimosse o cancellate a cura delle Officine per i rotabili in esse introdotti, dei Depositi e delle Squadre di Rialzo per tutti gli altri.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Istruzione N. 6.

(SERVIZIO IX)

Irregolarità nel carteggio dei trasporti di derrate alimentari per l'estero.

Risulta che molti trasporti di derrate alimentari a vagone completo, destinati a stazioni oltre le ferrovie P. L. M. non ammesse al servizio diretto italo-francese ed ai porti di mare descritti nella tariffa speciale comune N. 300 P. V. del servizio cumulativo anzidetto, giungono al transito di Modane senza essere scortati della prescritta nota di affrancazione, per il ricarteggio delle tasse dovute per il percorso oltre le ferrovie suddette.

Ad evitare gli inconvenienti cui danno luogo tali mancanze, si raccomanda vivamente alle stazioni di attenersi scrupolosamente a quanto è prescritto ai punti 39, 40 e 41 del Capo IV dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero (edizione 10 ottobre 1901), relativamente all'emissione delle dette note di affrancazione.

Coll'occasione si richiamano le stazioni a maggior cura nella compilazione di tutti i documenti che devono scortare i trasporti in servizio internazionale non trascurando alcuna delle indicazioni richieste dalle lettere di vettura e fogli di

via, nè omettendo di apporvi le speciali etichette triangolari prescritte dal capo II punto 4° della ricordata Istruzione, pei trasporti a P. V. accelerata sul percorso italiano.

Risulta inoltre che per le spedizioni di derrate alimentari per l'estero, effettuate in conto corrente dalle Società Esportatrici, non tutte le stazioni espongono, come è prescritto, le tasse affrancate sulle lettere di vettura e fogli di via.

Si richiamano quindi le stazioni alla osservanza delle disposizioni vigenti, secondo le quali, per tali trasporti, sono da indicarsi sulle lettere di vettura e relativi duplicati e sui fogli di via, le tasse di porto italiano ed estere, nonchè le eventuali tasse accessorie di pesatura, di sosta, ecc., come si trattasse di spedizioni in porto affrancato non in conto corrente.

Per l'accreditamento di dette tasse le stazioni dovranno regolarsi nei modi prescritti, trasmettendo i moduli *A* 78-*bis* ex R. A. 622 ex R. M. e B. S.-42 ex R. S. alle competenti Divisioni Controllo.

Si richiama infine l'attenzione delle stazioni sulla condizione 9ª per l'applicazione delle tariffe speciali N. 55 e 56 a P. V. accelerata, dalla quale è tassativamente prescritto che i trasporti eseguiti in base a tali tariffe debbono solamente avere luogo in porto affrancato.

Le stazioni devono perciò astenersi dallo accettare consimili trasporti colla domanda dello inoltro in porto assegnato, a meno che non si tratti di spedizioni con completamento del carico lungo il percorso (Ordine di Servizio N. 2-1905) per le quali le stazioni di partenza debbono emettere le note di affrancazione per le tasse di porto italiane ed estere; o di trasporti effettuati da Ditte alle quali sia stata accordata la facoltà di spedire in assegnato, mediante apposita concessione, che deve sempre risultare sui documenti di trasporto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera – (via Sempione).

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Aigle	Alt-Solothurn	Auvernier	Basel Bad. Bah.	Basel S. B. B.	Bern	Bex	Biel (Bienne)	Bawerer	Brig (Brigue)	Burgdorf	Caux	Chamby	Château-d'Oex	Chexbres-Guidaux	Clarens	Coppet	Cossonay	Couvet C. F. F.	Delemont (Delsberg)	Delle (station)
Acqui	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arona	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1)	—	—	—	—	—
Asti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baveno	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	—	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1)	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cremona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Domodossola	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (2)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c. s. (1)
Firenze S. M. N.	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	—	—	—	c. s. (3)	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—
Gattinara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. via Milano / Novara	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)(3)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1)	—	—	—	—	—
Genova P. P. via Novara	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Iselle di Trasquera	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	—	—	—	c.s.a.r. (3)	—	—	—	—	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano Centrale	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)(1)	c.s.a.r. (1) (4)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1)	c. s. (3)	—	c. s. (3)	c. s. (2)	c. s. (2)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Eclépens	Finhaut-Giétroz	Fribourg	Frutigen	Gampel	Genève	Glion	Gstaad	Interlaken Via Bern e Via M. O. B.	La Chaux-de-Fonds	Laugnau	La Sarraz	Lausanne	Le Chatelard-Trient	Le Locle	Le Sont	Les Avants	Leuk (Loèche)	Leisin	Luzern	Lyss	Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa
Acqui	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Acqui.
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Alassio.
Alessandria	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	Alessandria.
Ancona	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Ancona.
Aosta	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	Aosta.
Arona	—	—	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (3)	—	—	—	—	Arona.
Asti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Asti.
Baveno	—	—	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	—	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	—	—	—	Baveno.
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Bergamo.
Bologna	—	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	—	s. c. (2)	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	Bologna.
Bordighera	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	Bordighera.
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Brescia.
Brindisi	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	Brindisi.
Catania	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	Catania.
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Como.
Cremona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	Cremona.
Domodossola	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (2	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	Domodossola.
Firenze S. M. N.	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (4)	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	c. s. (3)	—	—	—	—	Firenze S. M. N.
Gattinara	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	Gattinara.
Genova P. P. via Milano / Novara	—	—	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	—	—	—	—	Genova P. P. via Milano / Novara
Genova P. P. via Novara	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	Genova P. P. via Novara
Iselle di Trasquera	—	—	—	—	c.s.a.r. (1) (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	c.s.a.r. (1) (3)	—	—	—	—	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	—	Iselle di Trasquera.
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	Livorno S. M.
Messina	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	Messina.
Milano Centrale	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (2)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (3) (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	Milano centrale.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall' Italia per la Svizzera, quanto in senso inverso. — (2) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (3) Nel senso dall' Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Roma, marzo 1908 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-N.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Martigny	Monthey	Montreux	Morges	Moudon	Murten (Morat)	Neuchâtel	Neu-Solothurn	Noiraigue	Nyon	Olten	Oron	Palezieux-gare	Payerne	Reconvilier	Rolle	Romont	St.-Imier	St. Maurice	Saanen (Gessenay)
Acqui	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arona	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)
Asti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baveno	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cremona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Domodossola	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (2) (2)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c. s. (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)
Firenze S. M. N.	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)
Gattinara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. via { Milano / Novara	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)
Genova P. P. via Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Iselle di Trasquera	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	—	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	c.s.a.r. (3) (3)	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano Centrale	c.s.a.r. (3) (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c.s.a.r. (3) (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c. s. (1)	c. s. (3)

Salgesch (Salquenen)	Salvan	Saxon	Sierre (Siders)	Sion (Sitten)	Stalden	Territet-halte	Thun	Vallorbe	Vernayaz C. F. F.	Vernayaz-Gorges du Trient	Versoix	Vevey	Villeneuve	Visp (Viège)	Worb	Yverdon	Zermatt	Zürich	Zweisimmen	Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Acqui
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Alassio
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Alessandria
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ancona
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aosta
—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	c. s. (3)	Arona
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Asti
—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (4)	c. s (2)	Baveno
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bergamo
—	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (4)	—	c. s. (3)	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	Bologna
—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	Bordighera
—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Brescia
—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	Brindisi
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Catania
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Como
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Cremona
c.s.a.r. (3) (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (2)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (2) (2)	c. s. (1)	Domodossola
—	—	—	c. s. (3)	c. s. (2)	—	c. s. (4)	—	c. s. (3)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	Firenze S. M. N.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gattinara
—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (2)	c. s. (3)	—	—	—	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (3)	—	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (3)	Genova P. P. via { Milano / Novara
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Genova P.P. via Novara
c.s.a.r. (3) (3)	—	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	—	c. s. (2)	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	Iselle di Trasquera
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Livorno S. M.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Messina
c.s.a.r. (3) (3)	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (1) (1)	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (3)	Milano Centrale

c. s. — Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia per la Svizzera, quanto in senso inverso. — (2) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Aigle	Basel Bad. Bah.	Basel S. B. B.	Bern	Bex	Biel (Bienne)	Bouveret	Brig (Brigue)	Chamby	Château-d'Oex	Clarens	Finhaut-Giétroz	Fribourg	Genève	Gstaad	Interlaken Via Bern e Via M. O. B.	La Chaux-de-Fonds	Lausanne	Le Chatelard-Trient	Le Locle	Le Pont	Les Avants	Leuk (Loèche)	Martigny	Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa
Napoli	c. s. (2)	—	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	c. s. (4)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	—	Napoli.
Nervi	—	—	c. s. (2)	c. s. (4)		—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (4)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	Nervi.
Novara	—	—	c s. (2)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (4) (4)	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	c.s. a.r. (3) (3)	—	c. s. (3)	—	—	—	c. s. (3)	Novara.
Ospedaletti Ligure	c. s. (2)	—	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (4)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	Ospedaletti Ligure.
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	Palermo.
Pallanza Fondo Toce	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (3)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (3)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (3)	c.s. (1)	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	Pallanza Fondo Toce.
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	Piacenza.
Pisa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	Pisa.
Preglia	c. s. a.r. (3) (3)	—	—	c. s. (2)	c.s. a.r. (3) (3)	—	c.s. a.r. (2) (2)	c.s. a.r. (1) (1)	-	—	c.s. a.r. (4) (4)	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	—	—	—	—	c.s. a.r. (2) (2)	c.s. a.r. (3) (3)	Preglia.
Rapallo	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rapallo.
Romagnano Sesia	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	Romagnano Sesia.
Roma Termini	c. s. (2)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	c.s. (2)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	c. s. (3)	—	—	Roma Termini.
S. Margherita	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	S. Margherita.
S. Remo	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	c. s. (1)	—	c s. (1)	—	—	—	c. s. (3)	—	—	S. Remo.
Santhià	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	Santhià.
Sesto Calende	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	Sesto Calende.
Sestri Levante	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sestri Levante.
Spezia	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	Spezia.
Stresa	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	—	c.s. a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	c.s. a.r. (1) (1)	—	c. s. (4)	c. s. (3)	c. s. (2)	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	c. s. (3)	Stresa
Torino P. N.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	—	c.s. a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	c.s. a.r. (4) (4)	—	c. s. (2)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (2)	c.s. a.r. (1) (1)	c.s. a.r. (1) (1)	—	c.s. a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	—	c.s. a.r. (1) (1)	Torino P. N.
Torino P. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	Torino P. S.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—		Varallo Sesia.
Varese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	Varese.
Varzo	c.s. a.r. (3) (3)	—	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	—	c.s. a.r. (3) (3)	c.s. a.r. (1) (1)	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	—	—	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	c.s. a.r. (3) (3)	Varzo.
Venezia	c. s. (2)	—	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (4)	—	c. s. (3)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (2)	c. s. (2)	c.s. a.r. (1) (1)	c.s. a.r. (1) (1)	—	c.s. a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	—	—	Venezia.
Ventimiglia stazione	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (4)	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (3)	—	—	Ventimiglia stazione.

c.s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia per la Svizzera, quanto in senso inverso. — (2) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Monthey	Montreux	Moudon	Neuchâtel	Nyon	Oron	St. Maurice	Saanen (Gessenay)	Salvan	Saxon	Sierre (Siders)	Sion (Sitten)	Staiden	Territet-halte	Thun	Vallorbe	Vernayaz C. F. F.	Vernaz-Gorges du Trient	Vevey	Villeneuve	Visp (Viège)	Yverdon	Zermatt	Zürich	Zweisimmen	Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa
Napoli	—	c. s. (3)	—	c. s. (1)	c. s. (3)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (3)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (2)	Napoli.
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nevi.
Novara	—	c.s.a,r. (2) (2)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	c.s.a.r. (4) (4)	—	c. s. (3)	—	—	c.s. a.r. (2) (2)	—	—	—	—	—	—	Novara.
Ospedaletti Ligure	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	—	Ospedaletti Ligure.
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Palermo.
Pallanza Fondo Toce	c. s. (3)	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1) (4)	c. s. (2)	c. s. (3)	Pallanza Fondo Toce.
Piacenza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Piacenza.
Pisa	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	Pisa.
Preglia	c.s.a.r. (2) (2)	c.s.a.r. (3) (3)	c. s. (2)	—	—	—	c.s.a.r. (2) (2)	—	—	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (4) (4)	—	c. s. (2)	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	c.s. a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (2) (2)	—	c.s. a.r. (2) (2)	—	—	Preglia.
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Rapallo.
Romagnano Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Romagnano Sesia.
Roma Termini	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	Roma Termini.
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	S. Margherita.
S. Remo	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s. (2)	S. Remo.
Santhià	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	Santhià.
Sesto Calende	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sesto Calende.
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sestri Levante.
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Spezia.
Stresa	—	c.s a.r. (1) (1)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s, (4)	c. s. (2)	Stresa.
Torino P. N.	—	c.s.a.r. (1) (1)	—	c.s. a.r. (1) (2)	c. s. (3)	—	—	c. s. (3)	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c.s.a.r. (4) (4)	c. s. (2)	c. s. (3)	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	c. s. (3)	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (3)	Torino P. N.
Torino P. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Torino P. S.
Varallo Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Varallo Sesia.
Varese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Varese.
Varzo	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c. s. (2)	—	c. s. (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (1) (1)	—	c. s.] (2)	—	—	c.s. a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	c.s.a.r. (3) (3)	—	c.s.a.r. (3) (3)	—	—	Varzo.
Venezia	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	c. s. (2)	—	c. s. (4)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	Venezia.
Ventimiglia stazione	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (4)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (3)	c. s. (2)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	Ventimiglia stazione.

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia per la Svizzera, quanto in senso inverso. — (2) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso della Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

ANNO I - N. 11.

14 MARZO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, marzo 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 66.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 226 P. V.

Col 16 marzo 1908 la tariffa locale N. 226 P. V. serie B, sarà estesa ai trasporti di *legno di pioppo, di abete e di pino in tronchi,* in destinazione della stazione di *Verzuolo.*

Pertanto nella intestazione della serie B della detta tariffa, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 67.

(SERVIZIO VII)

Treni straordinari.

(Ved. articolo 10 del Regolamento per la circolazione dei treni).

Ripetendosi con frequenza che un treno, perchè non avvisato della effettuazione dello straordinario col quale incrocia in una stazione, entri in questa senza le dovute precauzioni, a complemento dell'articolo 10 del Regolamento per la circolazione dei treni, si dispone quanto segue:

La stazione - della linea o tratto di linea percorso da uno straordinario - dove un treno faccia l'ultima fermata normale, prima di giungere nella stazione di incrocio, col detto straordinario deve confermare a questa che il treno arriverà con l'avviso di incrocio. La stazione di incrocio, non ricevendo tale conferma, deve ritenere che l'avviso manchi e comportarsi di conseguenza come prescrive il capov. 12 dell'articolo 10 su indicato, cioè fermare il treno al segnale fisso

di protezione prima di lasciarlo entrare, a meno che il treno stesso vi abbia fermata normale e sia ricevuto prima dello straordinario, o la stazione sia fra quelle dove i treni debbono sempre entrare con precauzione od infine si trovi nelle condizioni del Capoverso 6 dell' art. 23 del citato Regolamento.

Di massima la conferma deve essere data – unitamente al telegramma di partenza (*) – dal dirigente dopo essersi accertato che il treno fu avvisato o dopo averlo avvisato egli stesso. Però ad evitare probabile fermata del treno al segnale fisso di protezione della stazione d'incrocio quando questa per la sua breve distanza dalla stazione di ultima fermata precedente, non ricevesse in tempo il telegramma, la conferma stessa deve essere data prima della partenza (*) ed anche prima dell'arrivo del treno (***) quando questo, nella stazione d'incrocio abbia fermata normale; in caso contrario la stazione di incrocio richiederà la conferma ad una stazione di fermata più lontana, la quale dovrà trasmetterla, insieme col telegramma di partenza (**).

Allo scopo poi di eliminare ogni incertezza nell'applicazione dei capoversi 11, 12 e 23 del surripetuto art. 10 si stabilisce:

1° che un treno da avvisare che abbia origine da una stazione intermedia del tratto percorso dallo straordinario deve considerarsi come un treno già penetrato nel tratto medesimo;

2° che per prima stazione di fermata tenuta ad avvisare di propria iniziativa un treno già entrato nel tratto percorso dallo straordinario deve intendersi quella dove il detto treno si trova al ricevimento del telegramma d'annuncio o vi giunge subito dopo, ovvero quella che in base all'ora stessa ed all'orario del treno può dedurre che il medesimo sia già partito dalla precedente stazione di fermata normale senza essere avvisato;

3° che rispetto alle precedenze, la fermata al segnale fisso di protezione non è necessaria quando il treno che non fu avvisato abbia fermata (normale od anormale) nella stazione di precedenza; e sulle linee a doppio binario non è neppure necessaria quando la precedenza possa avvenire senza fermata,

in applicazione del capoverso 3 dell'art. 22 Regolamento circolazione treni;

4° che la stazione tenuta ad accertarsi (a termini dell'art. 10 capoverso 23 regol. circolazione treni) se un treno fu avvisato dell'incrocio con uno straordinario, è quella di fermata normale immediatamente precedente la stazione di incrocio.

E' infine ovvio che una stazione d'incrocio appena giunto un treno del quale non abbia ricevuto la conferma, debba accertarsi se fu avvisato dell'incrocio. e provvedere all'avviso in caso di mancanza e prima di ricevere l'altro treno incrociante.

Si richiamano inoltre le stazioni affinchè nell'applicazione del disposto del capoverso 9 dell'art. 10 surripetuto tengano presente che, siccome a termini del capoverso 4 del precedente art. 2 deve considerarsi come stazione d'incrocio per rispetto a uń treno, quella dove l'incrocio avviene anche oltre i limiti di tempo stabiliti per l'indicazione dell'incrocio stesso nell'orario, così la stazione d'origine di un treno straordinario o la successiva capo-circuito telegrafico debbono applicare tale disposto ogni qual volta non ebbero conferma dalla stazione dove il treno straordinario termina realmente la corsa, ed ai medesimi effetti, dalle stazioni capo tronco di diramazione e di passaggio dal doppio al semplice binario; applicando nel caso di treno supplemantare il disposto del capoverso 2° dell'art. 2 del Regolamento Circolazione treni.

In seguito alla pubblicazione del presente Ordine di Servizio, devono intendersi abrogati i capoversi 8 e 13 dell'art. 10 delle Norme per i dirigenti.

(*) Formula 1 o 2 delle formule dei telegrammi di movimento seguita dalle parole « *con avviso incrociare tr. . . . . .* ».

(**) Telegramma analogo a quello (29) delle formule dei telegrammi di movimento: « *tr. . . . . fu avvisato incrociare tr. . . . . . . a . . . . .* ».

(***) Come sopra: « *tr. . . . . sarà avvisato incrociare tr. . . a . . .* ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 68.

(SERVIZIO VIII).

Trasporti per conto dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato.

Nell'elenco delle stazioni che servono località dove hanno sede depositi della Sezione telegrafica di Verona, è da comprendersi quella di *Belluno.*

Opportuna aggiunta deve quindi essere fatta nelle pubblicazioni riguardanti i trasporti per conto dell'Amministrazione dei telegrafi dello Stato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 69.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 403. P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1906)

Col 16 marzo 1908 la tariffa locale N. 403 P. V. sarà estesa ai trasporti di estratto di *legno di castagno* in partenza da *Rende S. Fili* ed in destinazione di *Bari, Brindisi Porto, Cotrone, Taranto e Trebisacce.*

Pertanto, nell'intestazione della Tariffa locale medesima, fra le indicazioni delle stazioni di *Mondovì* e di *Susa,* deve essere aggiunta quella della stazione di *Rende S. Fili.*

Nella tabella dei prezzi poi sono da introdursi le seguenti aggiunte:

Rende S. Fili	Bari	29.92	23.47
	Brindisi Porto	—	20.53 (1)
	Cotrone.	18.34	16.22
	Taranto	19.25	16.90
	Trebisacce	9.15	7.97

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 70.

(SERVIZIO VIII).

Servizio italo-francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 92-1907)

Col 15 marzo 1908 la stazione di Luserna S. Giovanni viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 16 P. V. (marmi, graniti e pietre) del servizio diretto italo-francese con l' applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Luserna S. Giovanni	Ventimiglia	1.02
	Modane	0.61
	Iselle	0.88

Il nome di detta stazione dovrà pertanto essere annotato a suo posto nella citata tariffa eccezionale N. 16 a pag. 205 delle tariffe dirette italo-francesi, edizione 1° gennaio 1907.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 71.

(SERVIZIO VIII)

Servizi internazionali.

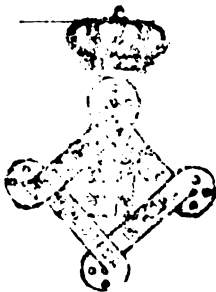
A cominciare dal 15 marzo 1908 il nuovo scalo marittimo di *Venezia S. Basilio* viene ammesso al servizio diretto internazionale. Premesso che le distanze dai punti di confine, le indicazioni d'instradamento ed i prezzi di trasporto per il detto nuovo scalo sono quelli ora previsti in tariffa per « Venezia Marittima », si dovranno dalla detta data apportare nelle tariffe dirette italo-francese, italo-svizzera, italo-germanica, italo-belga ed italo-austro-ungarica le modificazioni qui appresso indicate:

a) Nell'elenco delle stazioni il nome di « Venezia Ma-

rittima » cambia in « Venezia Marittima e Venezia S. Basilio » e la relativa nota (69), appiè di pagina, va sostituita dalla seguente:

« (69) La stazione di *Venezia S. Lucia* è ammessa esclusivamente ai trasporti in servizio locale; lo scalo di *Venezia Marittima* è abilitato soltanto al servizio della piccola velocità accelerata ed ordinaria per le spedizioni che provenienti dal mare, debbono essere spediti per ferrovia; quello di *Venezia S. Basilio* è ammesso al servizio della piccola velocità accelerata ed ordinaria tanto pei trasporti che provenienti dal mare debbono essere spediti per ferrovia, quanto per quelli che in provenienza dalla ferrovia sono destinati all'imbarco. Le spedizioni destinate a Venezia senz'altra indicazione vengono inviate a *Venezia S. Lucia.*

b) Nelle avvertenze ai prezzi di trasporto per la percorrenza italiana e precisamente nel quadro dell'avvertenza 3 *d*, seconda colonna, e così pure nella tariffa speciale di transito e nelle tariffe eccezionali in cui vi risulta l'indicazione di « Venezia Marittima » è da modificarsi in « Venezia Marittima e Venezia S. Basilio ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 72.

(Servizio VIII)

Servizi diretti internazionali « Via Gottardo » per viaggiatori e bagagli.

(Corrispondenza con Roma e Napoli).

I biglietti attuali pei servizi diretti internazionali *Via Chiasso-Gottardo* da e per Roma e Napoli, valevoli rispettivamente via Pisa-Genova e Firenze-Bologna saranno resi facoltativi, in occasione di ristampa, per l'una o l'altra di dette vie nonchè per quella di Pisa-Sarzana-Parma.

Frattanto i biglietti stessi potranno essere resi validi - a richiesta dei viaggiatori - anche per la detta via di Pisa-Sarzana-Parma mediante apposita annotazione « Vale per l'effettuazione del viaggio per la via di Pisa-Sarzana-Parma » (Bollo) - da apporsi sui biglietti in parola dove si trovano le caselle delle vidimazioni per le fermate in Italia. Hanno facoltà di apporre tale annotazione le Stazioni ed Agenzie di Napoli e di Roma nei viaggi *per l'estero* e le Stazioni di Chiasso e di Milano, o le Agenzie di Milano, nei viaggi *per Roma e Napoli.*

Anche i bagagli potranno, nel caso, essere registrati per l'estero via Pisa-Sarzana-Parma con applicazione delle tasse indicate nelle rispettive tariffe internazionali per la via di Pisa-Genova-Chiasso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 29.

(Servizio VIII)

II. Congresso della Federazione Italiana fra le Associazioni dei Reduci delle Patrie Battaglie e dei militari in congedo in Roma.

(Vedasi Bollettino N. 9 del 29 febbraio 1908, Circolare N. 26).

Si avverte che le ferrovie secondarie seguenti: Santhià-Biella, Nord Milano, Sondrio-Tirano, Valle Brembana, Società Veneta, Cremona-Borgo S. Donnino, Reggio Emilia e Mandela-Subiaco, hanno acconsentito ad applicare, anche sulle loro linee, la tariffa militare pei viaggi in destinazione di Roma e ritorno dei partecipanti al Congresso sovraindicato.

In conseguenza di ciò, ai congressisti provenienti da stazioni poste sulle linee appartenenti alle predette Amministrazioni, dovranno essere tenuti validi, sulle ferrovie dello Stato, i biglietti diretti per il viaggio sino a Roma e ritorno che saranno stati loro rilasciati dalle stazioni di partenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 30.

(Servizio VIII)

Assemblea generale ordinaria dei Soci del Touring Club Italiano in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti all'Assemblea suindicata, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 12 al 15 marzo 1908;
Ritorno: dal 15 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 31.

(SERVIZIO VIII)

IV Congresso internazionale dei matematici in Roma.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori in base alla *concessione speciale* 1ª, l'applicazione a favore dei Congressisti, dei ribassi portati dalla detta Concessione, colla facoltà di usufruirne, oltre che per l' andata a Roma, per i viaggi di ritorno da Roma, od altri, dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo, alla consueta richiesta prevista dalla *Concessione speciale* 1ª, fu sostituito un libretto, composto della copertina e di 12 scontrini a matrice, ognuno dei quali se utilizzato sulle ferrovie predette, dà diritto di compiere il viaggio di corsa semplice a *tariffa differenziale B.*

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle Ferrovie della Sardegna verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi della copertina, il nome e la firma del Congressista, il bollo del Comitato, nonchè la firma del suo Presidente ed il numero progressivo del libretto. La copertina ha pure uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza, e lo spazio per la dichiarazione d'intervento al Congresso.

Per tal modo il libretto fa altresì le veci per ogni Congressista, della tessera personale di riconoscimento.

I 12 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo: essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 25 marzo al 5 maggio 1908 incluso, però, gli scontrini N. 3 e seguenti, non potranno essere utilizzati che a partire dal 6 aprile, e non saranno validi, se il libretto non porterà « nell'apposito spazio » nell'interno della copertina la certificazione

dell'intervento al Congresso, firmata dal Presidente del Congresso medesimo.

Lo scontrino N. 1 è riservato pei viaggi sulle ferrovíe della Sardegna nonchè sulle linee della Sicilia.

Lo scontrino N. 2 vale per tutti indistintamente i viaggi a Roma, tanto dei Congressisti partenti dal Continente, quanto di quelli in provenienza dalle Isole. Questi ultimi se ne varranno pel percorso ferroviario dal punto di sbarco a Roma.

Quando lo scontrino N. 1 non viene utilizzato nel modo sopradetto, sarà staccato dalla stazione che ritira lò scontrino N. 2, ed annullato.

Gli scontrini dal N. 3 al N. 12 valgono per qualunque viaggio, compresi quelli da effettuarsi sulle ferrovie della Sardegna e della Sicilia, per far ritorno alla stazione originaria di partenza.

All' inizio di ogni viaggio il Congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato ancora unito al libretto: la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed opera in tutto come per i viaggi degli Impiegati dello Stato, muniti di libretto.

Coll'arrivo del viaggiatore alla stazione originaria di partenza, cessa la validità del libretto, quand'anche sianvi ancora scontrini disponibili.

Ai Congressisti *esteri* è però concesso di ritornare ad una stazione di confine diversa da quella dalla quale fu rilasciato il primo biglietto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

Il biglietto rilasciato con lo scontrino N. 2 dà diritto a due fermate intermedie anche di durata superiore a quella normale: ed i biglietti rilasciati cogli altri scontrini, danno facoltà alle fermate dall'allegato 7 alle Tariffe.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni Speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 32.

(SERVIZIO VIII)

Concorso internazionale di Spandi-Concimi e apparecchi ausiliari in Mortara e Milano.

In occasione del concorso sovra indicato dovranno essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle macchine ed apparecchi che dopo aver figurato al Concorso di Mortara, saranno inviati a Milano per lo studio tecnico; i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata: dalla stazione di origine a Mortara *Andata*: Mortara-Milano *Ritorno*: Milano-Mortara *Ritorno*: da Mortara alla stazione di origine.	dal 15 marzo 1908. al 31 luglio detto.

SPEDIZIONI DELLE MACCHINE ED APPARECCHI.

Andata: dalla stazione di origine a Mortara *Andata*: Mortara-Milano	dal 15 marzo 1908. al 15 aprile detto.
Ritorno: da Milano alla stazione di origine.	dal 15 aprile al 31 luglio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 33.

(Servizio VIII)

Congresso nazionale degli Appaltatori di forniture carcerarie in Roma.

Nella circostanza del congresso suindicato devono essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 al 30 marzo 1908.
Ritorno: dal 20 marzo al 15 aprile detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 34.

(Servizio VIII)

Congresso delle Cooperative italiane di consumo in Reggio Emilia.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato congresso saranno da accordarsi i ribassi portati della Concessione speciale I, sotto l' osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 25 al 29 marzo 1908.
Ritorno: dal 28 al 31 marzo detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 35.

(SERVIZIO VIII).

Congresso delle Cooperative italiane di Produzione e Lavoro in Reggio Emilia.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato congresso saranno da accordarsi i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 26 al 30 marzo 1908.
Ritorno: dal 29 marzo al 1° aprile 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 36.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione internazionale delle Industrie e delle Produzioni in Genova.

In occasione della Esposizione sovraindicata dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi stabiliti dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 20 marzo al 30 maggio 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata dal 20 marzo al 15 maggio 1908.
Ritorno dal 20 maggio al 15 giugno detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 37.

(Servizio VIII)

Congresso degli Industriali italiani per la riforma della legge sugli infortuni del lavoro in Roma.

In occasione del Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 18 marzo 1908 al 28 detto.
Ritorno: dal 22 detto al 10 aprile detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 38.

(Servizio VIII)

Congresso dell'Associazione Cattolica Internazionale per la protezione della Giovane in Modena

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 5 al 13 aprile 1908.
Ritorno: dall'11 al 20 detto.

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Errata-Corrige del Bollettino N. 10.

Ordine di Servizio N. 63. — Nella nota (1) a pag. 163, invece di: (**2** panche doppie......) leggasi: (**3** panche doppie......)

Ordine di Servizio N. 65. — Titolo II, comma 6°, invece di: verrà fatto uso per contraddistinguerlo **dalle** altre.... leggasi: verrà fatto uso, per contraddistinguerlo, **delle** altre.....

ANNO I - N. 12. 21 MARZO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

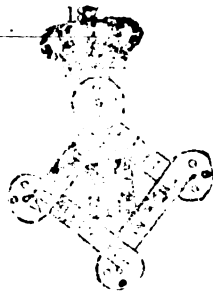
SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, marzo 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73.

Errata-Corrige del Bollettino N. II.

Ordine di Servizio N. 67. — A pag. 182, nella riga 13 al richiamo (*) sostituire l'altro (**) e viceversa nella riga 18 invece del richiamo (**) sostituire l'altro (*). — A pag. 183, riga 22, segnare una virgola dopo la parola *capotronco,* e nella riga 25 invece dell'*art. 2* leggere *art. 11.*

Ordine di Servizio N. 73.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-inglese (via Gottardo).

Per la *tariffa speciale* pel trasporto delle merci a G. V. in servizio diretto da determinate stazioni italiane a Londra o viceversa, via Gottardo-Basilea-Anversa, del 1° settembre 1900, verrà attuato col 1° aprile 1908 il 1° supplemento comprendente le modificazioni da apportarsi alla tariffa stessa per effetto della partecipazione al detto servizio diretto della linea Ostenda-Tilbury-Londra.

Il supplemento sarà distribuito a cura della Divisione Controllo Prodotti di Firenze alle stazioni italiane ammesse alla tariffa di cui sopra ed agli uffici competenti, e sarà rimesso *gratis* agli interessati che ne faranno richiesta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 74.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-inglese (via Modane)

Per la *tariffa speciale* comune N. 400 G. V., pel trasporto delle merci, seta e derrate alimentari da determinate stazioni italiane a Londra, via Moncenisio, del 1° ottobre 1902, viene pubblicato un foglio di modificazioni, che sono andate in vigore col 15 marzo 1908, e relative alle disposizioni sul tra-

sporto degli oggetti d'arte, già vigenti nel servizio italo-inglese, via Gottardo.

Detto foglio sarà distribuito a cura della Divisione Controllo Prodotti di Firenze alle stazioni italiane ammesse alla tariffa stessa ed agli uffici competenti e sarà rimesso *gratis* agli interessati, che ne faranno richiesta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 75.

(Servizio IX).

Contabilità delle gestioni di transito e del servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

(Vedi Istruzioni del Servizio IX N. 6, 15, 21 e 22 - 1907)

Si porta a conoscenza del personale interessato, l' unita istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito e su quella del Servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

Con altro Ordine di Servizio, verrà notificata la data, dalla quale detta Istruzione andrà in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

INDICE

PARTE I. — Gestioni di transito

Transiti interni.

Transiti internazionali.

ISTRUZIONE

sulla contabilità delle gestioni di transito

E SU QUELLA

del servizio cumulativo ferroviario-marittimo

(SERVIZIO IX)

(Vedi Istruzioni del Servizio IX, N. 6, 15, 21 e 22-1907)

PARTE I.

Gestioni di transito

Art. 1.

NOZIONI PRELIMINARI SULLE GESTIONI DI TRANSITO

Il passaggio e la consegna delle merci, che si trasportano in servizio cumulativo, fra le Ferrovie italiane dello Stato e le Amministrazioni corrispondenti, avvengono a mezzo delle *gestioni di transito* all'uopo istituite nelle stazioni in contatto colle Amministrazioni medesime. Spetta quindi alle gestioni stesse di provvedere alla regolare scritturazione dei trasporti negli appositi registri e riassunti ed alla compilazione di tutti gli altri elaborati costituenti la *contabilità di transito.*

I transiti si denominano *interni*, quando funzionano nei rapporti con Ferrovie secondarie od Imprese di navigazione lacuali o marittime; si dicono invece *internazionali* o *di confine* quelli preposti, nelle stazioni di frontiera, allo scambio delle merci colle Amministrazioni ferroviarie estere e colle Poste Svizzere.

I transiti, tanto interni che internazionali, possono essere

contabili o *non contabili:* sono transiti *contabili* quelli che provvedono a stabilire, in contraddittorio cogli agenti dell'Amministrazione corrispondente ed a periodi quindicinali o mensili, secondo è prescritto dalle singole Convenzioni, l'ammontare del rispettivo debito e credito, ed il saldo da liquidarsi a favore dell'Amministrazione creditrice.

I transiti che non sono incaricati della liquidazione dei conti col Corrispondente, perchè invece vi si provvede a mezzo dei Controlli, vengono detti *non contabili.*

Art. 2.

Operazioni e scritturazioni comuni ai transiti interni ed internazionali, contabili e non contabili

Obbligo di aprire i pieghi chiusi, in transito. — I transiti interni ed internazionali hanno l'obbligo di aprire tutti indistintamente i pieghi chiusi, provenienti dalle stazioni italiane ed estere e che sono di passaggio dai transiti stessi, per accertare che non contengano documenti da scritturarsi, come gli avvisi d'incasso degli assegni, le rivalse per note di affrancazione, per annullamento o riduzione di assegni, ecc.

Quando nell'apertura di tali pieghi si trovi qualcuno dei detti documenti, devesene eseguire la scritturazione come di uso, provvedendo anche, ove occorra, alla compilazione d'ufficio di quelli che risultassero mancanti.

Revisione delle tasse e computo delle quote di porto. — E' fatto obbligo ai transiti contabili interni di sottoporre ad un'attenta revisione le tasse di porto in affrancato, di spettanza dell'Amministrazione corrispondente, pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato e le tasse pure in affrancato, spettanti a queste ultime pei trasporti provenienti dall'Amministrazione corrispondente.

Per quanto riguarda le spedizioni in assegnato, i transiti suddetti rivedono la quota di spettanza dell'Amministrazione dello Stato per i trasporti diretti a stazioni dell'Amministrazione corrispondente, o, viceversa, il credito di quest'ultima

quando i trasporti siano destinati a stazioni delle Ferrovie dello Stato.

I transiti contabili internazionali verificano invece le tasse dei soli trasporti dall'Italia all'estero e precisamente quelle relative alla percorrenza italiana per le spedizioni in assegnato e quelle relative alla percorrenza estera per le spedizioni in affrancato, poichè pei trasporti dall'estero analoga verifica viene eseguita dagli agenti delle Ferrovie in contatto.

Le tasse eventualmente erronee, esposte dalle stazioni di partenza, sono da annullarsi con un tratto di penna, inscrivendovi sopra quelle stabilite dal transito.

Registri, riassunti e conti correnti. — Pel disimpegno delle proprie mansioni contabili, i transiti debbono tenere i registri delle spedizioni e degli arrivi, nonchè i conti correnti e compilare, alle date prescritte, i riassunti delle spedizioni e degli arrivi e gli estratti dei conti correnti, da inviarsi ai competenti Controlli Prodotti nei giorni e con le modalità indicate all'art. 32.

Per la tenuta dei registri e per la compilazione dei riassunti sono da considerarsi: come *spedizioni*, i trasporti in partenza da stazioni dell'Amministrazione corrispondente ed in destinazione di stazioni dello Stato; come *arrivi*, quelli in senso inverso.

Note di affrancazione ed assegni. — I transiti sono in obbligo di sollecitare dalle stazioni e dai transiti interessati il ritorno delle note di affrancazione e degli avvisi di incasso degli assegni, ogni qualvolta non siano restituiti entro i 15 giorni successivi a quello in cui presumibilmente avrebbe dovuto aver luogo la resa delle rispettive merci; ed all'uopo debbono tenere in evidenza, nell'apposita sede dei registri delle spedizioni e degli arrivi, gli estremi delle note di affrancazione e degli avvisi d'incasso e la data del rispettivo ritorno.

Ogni qualvolta le tasse possono essere stabilite dagli Agenti dell'Amministrazione ricevente nella stazione di transito internazionale, le note di affrancazione, anzichè proseguire colla merce fino a destinazione, devono, dagli Agenti, ai punti

di transito predetti, essere restituite direttamente alle stazioni mittenti.

Rivalse. — I transiti debbono anche accertare, mediante esame dei documenti a corredo, la regolarità e la legittimità delle rivalse eseguite dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato su quelle delle Amministrazioni corrispondenti italiane ed estere, ovvero in senso inverso, da queste ultime stazioni su quelle delle Ferrovie dello Stato.

Qualora i transiti non riconoscano tali rivalse regolari, nè sufficientemente giustificate, in eccezione a quanto è disposto dall'art, 23 dell' Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, essi debbono, se le rivalse stesse provengono da stazioni delle Ferrovie dello Stato, assumerle e debito e subito respingerle mediante controrivalsa sulla stazione originaria, indicando a questa i motivi per cui la rivalsa non può aver corso; se invece sono eseguite da stazioni delle Amministrazioni corrispondenti, i transiti internazionali non devono accettarne il debito e quelli interni lo accettano facendone contemporaneamente controrivalsa.

Estratti statistici. — I transiti interni ed internazionali, al pari di tutte le stazioni, hanno l'obbligo di redigere gli estratti dei riassunti degli arrivi, valendosi dell'apposito Modulo *I*-458, conforme il disposto dell' art. 36 dell' Istruzione N. 21 suddetta.

Trasporti in servizio. — Le disposizioni date alle stazioni coll' art. 40 dell' Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, sono estese anche alle gestioni dei transiti interni ed internazionali per i trasporti nel suddetto articolo contemplati.

Irregolarità rilevate dai transiti. — Di tutte le irregolarità che fossero riscontrate nel carteggio e nell' istradamento dei trasporti, i transiti debbono informare il competente Controllo, per gli opportuni provvedimenti, a mezzo del rapporto Mod. *I*-551, compilando anche i necessari duplicati, nei casi in cui mancassero i documenti, o fossero insufficienti. Tale rapporto deve essere allegato alla contabilità quindicinale.

TRANSITI INTERNI

Art. 3.

ENUMERAZIONE DEI TRANSITI INTERNI.

I transiti interni *contabili* per il servizio cumulativo sono quelli che si enumerano qui appresso, di contro al nome delle Amministrazioni rispettivamente a contatto:

Società Veneta . . . . *Arezzo, Bologna, Conegliano, Ferrara, Massalombarda, Parma, Portogruaro, Portomaggiore, Suzzara, Udine* e *Thiene.*

Ferrovie economiche esercitate dalla Società Veneta . . . . *Schio.*

Ferrovie Nord Milano . . . . . *Albate Camerlata, Busto Arsizio, Camnago, Laveno Mombello, Merone Pontenuovo, Milano Librera, Novara, Seregno* e *Varese.*

Ferrovie del Ticino . . . . . . *Santhià.*

Ferrovie di Reggio Emilia . . . . *Reggio Emilia* e *Carpi.*

Ferrovia Suzzara-Ferrara . . . . *Ferrara, Poggio Rusco* e *Suzzara.*

Ferrovia Verona-Caprino-Garda . . *Domegliara.*

Società Generale di Ferrovie economiche . . . . *Bergamo.*

Ferrovia elettrica di Valle Brembana. *Bergamo.*

Ferrovia Alta Valtellina . . . . *Sondrio.*

Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro . *Rezzato.*

Ferrovia Bari-Locorotondo. . . . *Bari.*

Ferrovia Mandela-Subiaco . . . . *Mandela.*

Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore . . . . *Arona, Laveno* e *Luino.*

Società Lariana . . . . *Colico, Como* e *Lecco.*

Società di Navigazione sul Lago d'Iseo . . . . *Paratico.*

Ferrovia Cremona–Borgo S. Donnino. *Cremona* e *Borgo S. Donnino*
Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie . . . . *Brescia*.

I transiti interni *non contabili* pel servizio cumulativo sono i seguenti:

Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. *Poggibonsi*.
Ferrovia Massa Marittima–Follonica Porto. . . . . *Follonica*.

Art. 4.

Documenti di trasporto.

Tutti indistintamente i trasporti provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato debbono giungere ai transiti interni accompagnati da due documenti di trasporto: uno da trattenersi per essere inviato al competente Controllo Prodotti, insieme al riassunto arrivi, e l'altro da farsi proseguire con la merce fino a destinazione. Tanto gli uni che gli altri documenti debbono essere timbrati dai transiti col proprio bollo a compostore, da applicarsi in inchiostro rosso, indicante la data delle scritturazioni di transito in modo intelligibile.

I documenti da inviarsi ai Controlli debbono essere spediti sotto fascia, allegati ai riassunti (art. 8) e nell'ordine stesso nel quale i relativi trasporti vi figurano scritturati.

Pei trasporti gravati di spesa anticipata, l'esemplare da rimettere al Controllo Prodotti è quello portante la marca da bollo per la quietanza rilasciata dagli speditori (art. 24 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX).

Anche per tutti i trasporti provenienti dalle Amministrazioni secondarie italiane in contatto con le Ferrovie dello Stato, i transiti debbono trattenere e trasmettere al Controllo dell'Amministrazione speditrice un esemplare dei documenti di trasporto; l'altro esemplare invece vien fatto proseguire fino a destinazione.

I trasporti da una ad altra delle Amministrazioni secondarie in contatto colle Ferrovie dello Stato ed in transito su

quest'ultime, giungono al primo transito scortati da tre esemplari dei documenti di trasporto, uno dei quali deve essere dal transito stesso inviato alla Amministrazione speditrice; degli altri due, che debbono essere fatti proseguire fino al secondo transito, uno accompagna la merce fino a destinazione e l'altro viene trattenuto e trasmesso dal detto secondo transito al competente Controllo Prodotti delle Ferrovie dello Stato.

Parimente, pei trasporti dalle Amministrazioni secondarie diretti all'estero, i transiti interni trattengono un esemplare dei documenti di trasporto, da trasmettersi all'Amministrazione speditrice, lasciando proseguire gli altri colla merce fino al transito di confine.

Come sopra si è detto pei trasporti in arrivo da stazioni delle Ferrovie dello Stato, anche per le provenienze da Amministrazioni secondarie, i transiti debbono apporre sempre su tutti i documenti di trasporto il proprio bollo a compostore, indicando anche chiaramente, sul margine destro, in alto dei documenti stessi, il numero di transito.

Qualora le merci giungano scortate da un numero insufficiente di documenti di trasporto, i transiti oltre a segnalare l'irregolarità col Mod. I-551 di cui è cenno all'art. 2, sono tenuti a compilare i duplicati dei documenti mancanti, avendo cura di non omettere alcuna delle indicazioni portate dagli originali, i quali, come di regola, devono scortare la merce fino a destino.

Se le merci giungessero poi affatto sprovviste di contabilità al transito, questo deve chiederne un duplicato, telegraficamente, alle stazioni mittenti, e, in attesa, deve far proseguire la merce con documenti di trasporto (nota di spedizione o lettera di porto) compilati d'ufficio e senza alcuna indicazione di tassa. Tali documenti devono essere regolarmente registrati dal transito e portare l'annotazione « *Contabilità provvisoria in attesa di far seguire l'originale od il suo duplicato* ».

Art. 5.

Registri delle spedizioni.

I transiti interni devono tenere per ciascuna delle gestioni, G. V. e P. V., separati registri di spedizione Modulo *I*-540 per le diverse categorie di trasporti, cioè:

1° trasporti in servizio cumulativo italiano destinati a stazioni delle Ferrovie dello Stato e di altre Amministrazioni secondarie italiane in contatto;

2° trasporti in servizio internazionale.

Sui registri Mod. *I*-540 debbono essere scritturati non solo i documenti (lettere di porto, note di spedizione, lettere di vettura, fogli di via, ecc.) riguardanti i vari trasporti delle merci, ma anche quelli che servono per effettuare le rivalse e per il ritorno degli avvisi d'incasso di assegni ridotti od annullati.

Art. 6.

Riassunti delle spedizioni.

I transiti interni, seguendo l'ordine delle scritturazioni sui registri Mod. *I*-540 e servendosi dei Mod. *I*-530 per la gestione G. V. e dei Mod. *I*-534 per la gestione P. V., compilano quindicinalmente i riassunti delle spedizioni in servizio cumulativo italiano separati da quelli delle spedizioni in servizio internazionale.

Uguale separazione debbono tenere i transiti interni che fossero eventualmente autorizzati a compilare i riassunti per cinquina.

Il debito dell'Amministrazione in corrispondenza devesi indicare, nei riassunti accennati, in una sola cifra per ciascuna spedizione nella colonna intestata « *Totale a debito del corrispondente* ».

Il credito invece è da indicarsi, secondo il dettaglio richiesto dai riassunti stessi, nelle colonne « *riservate al transito* » intestate « *Credito del Corrispondente* ».

I transiti autorizzati a compilare i riassunti per cinquina devono riepilogare, sopra un foglio ordinario di riassunto, separatamente per servizio cumulativo italiano ed internazionale e per ciascuna gestione, i totali delle tre cinquine comprese in ogni quindicina.

Art. 7.

Registri degli arrivi.

Per ciascuna delle gestioni G. V., e P. V., i transiti interni devono tenere due registri arrivi Mod. *I*-**541**, ossia:

1° per gli arrivi in servizio cumulativo italiano, tanto da stazioni della Rete dello Stato, come delle amministrazioni secondarie in contatto, in transito sulla Rete stessa.

2° per gli arrivi in servizio internazionale.

Art. 8.

Riassunti degli arrivi.

Per far luogo alla compilazione dei riassunti degli arrivi, i documenti di trasporto, tanto del servizio cumulativo italiano, quanto del servizio internazionale, debbono essere separati fra trasporti con data di spedizione o di transito anteriore alla quindicina in corso e trasporti con data della quindicina stessa. Ognuno dei due gruppi deve poi essere suddiviso come appresso:

1° *Servizio cumulativo italiano*

a) provenienze da stazioni delle Ferrovie dello Stato, per ordine alfabetico di stazione di partenza;

b) provenienze da stazioni di Amministrazioni in contatto colle Ferrovie dello Stato, divise per Amministrazioni di partenza.

2° *Servizio internazionale*

ripartitamente per i varii servizi diretti (italo-francese, italo-svizzero, italo-austriaco, italo-germanico, ecc.) e pel servizio da ferrovia a ferrovia.

I documenti di trasporto, suddivisi come sopra, debbono

essere trascritti sui riassunti degli arrivi Mod. *I*-531 per la gestione G. V. e Mod. *I*-535 per la gestione P. V., usando separati riassunti pel servizio italiano e per quello internazionale.

Come per le spedizioni, anche per gli arrivi, il debito dell'Amministrazione corrispondente si espone in una sola cifra per ogni singolo trasporto nella colonna del riassunto intestata « *Totale a debito del Corrispondente* »: invece il credito viene sviluppato, come è richiesto dalle colonne « *riservate al transito* », intestate « *Credito del corrispondente* ».

I transiti interni autorizzati a compilare i riassunti arrivi per cinquina, devono riepilogare sopra un foglio ordinario di riassunto, separatamente per servizio cumulativo italiano ed internazionale e per ciascuna gestione, i totali delle tre cinquine comprese in ogni quindicina, ferme restando tutte le altre prescrizioni contenute nel presente articolo.

Riassunti suppletori. — Separati riassunti suppletori debbono essere compilati per i trasporti in arrivo ai transiti dal 1° Luglio in avanti, che abbiano data di spedizione o di transito anteriore al 1° luglio, secondo che trattisi di provenienze da stazioni delle Ferrovie dello Stato o di spedizioni in partenza da stazioni di altri Corrispondenti, in transito sulla Rete dello Stato. L'importo complessivo dei riassunti suppletori deve essere totalizzato insieme a quello dei riassunti ordinari della quindicina.

Art. 9.

RIEPILOGHI DEI RIASSUNTI DELLE SPEDIZIONI E DEGLI ARRIVI.

I totali del debito e del credito del Corrispondente, risultanti dai riassunti delle spedizioni e degli arrivi pei servizi cumulativi italiano ed internazionale, debbono essere riportati, per ciascuna gestione, nel prospetto *A* dei riepiloghi Mod. I-533 per la gestione G. V. e Mod. I-537 per la gestione P. V., da compilarsi quindicinalmente e da trasmettersi, coi riassunti, ai competenti Controlli Prodotti.

I detti totali devono concordare con quelli dei rispettivi registri e dei conti correnti (art. 11).

Art. 10.

SCRITTURAZIONE DEI TRASPORTI IN TRANSITO SULLE LINEE DELLO STATO.

I trasporti fra stazioni delle linee della Società Veneta, in transito sulla Rete dello Stato, devono essere scritturati dal *transito di entrata* sui registri delle spedizioni e dal *transito di uscita* su quelli degli arrivi. Le relative tasse di porto spettanti alle Ferrovie dello Stato, tanto per le spedizioni in affrancato, che per quelle in assegnato, sono sempre da contabilizzarsi dal *transito di uscita*. In conseguenza la trascrizione di tali trasporti sui riassunti delle spedizioni deve limitarsi alle sole indicazioni degli estremi di spedizione, mentre nei riassunti degli arrivi, oltre agli estremi di spedizione, devesi anche esporre, nella rispettiva colonna, la somma a debito del Corrispondente spettante alle Ferrovie dello Stato.

Invece, in caso di trasporti fra due Amministrazioni secondarie a contatto delle Ferrovie dello Stato, in transito su queste ultime, per le spedizioni in porto affrancato, il *transito di entrata* addebita, nei registri e nei riassunti delle spedizioni, l'Amministrazione di partenza delle quote spettanti alle Ferrovie dello Stato ed all'Amministrazione secondaria destinataria; quello di *uscita* accredita nei registri e nei riassunti degli arrivi l'Amministrazione destinataria della quota ad essa spettante. Per le spedizioni in porto assegnato, il *transito di entrata* accredita l'Amministrazione mittente delle somme ad essa dovute e quello di *uscita* addebita l'Amministrazione di arrivo delle tasse spettanti alle Ferrovie dello Stato ed all'Amministrazione secondaria mittente.

Art. 11.

CONTI CORRENTI DI GESTIONE, CONTO CORRENTE RIASSUNTIVO ED ESTRATTI RELATIVI.

Tutti i transiti interni contabili devono compilare, per ogni quindicina, il conto corrente Mod. I-543 separatamente per ciascuna delle gestioni G. V. e P. V. ed il conto corrente o Mod. I-552, che servono anche per i transiti contabili di confine, come verrà specificato in appresso.

Il conto corrente di gestione Mod. I-543 consta dei prospetti seguenti:

Prospetto A per la dimostrazione di dettaglio degli articoli speciali a debito ed a credito dell'Amministrazione in corrispondenza, emessi od accettati rispettivamente dalle due Amministrazioni.

Prospetto B per la scritturazione, giorno per giorno, dei rilievi a debito ed a credito, da farsi nelle apposite sedi in progressione numerica, e degli abbuoni emessi dai Controlli Prodotti.

Prospetto C che costituisce il conto corrente della gestione, col dettaglio delle singole partite formanti il debito ed il credito dell'Amministrazione in corrispondenza, e cioè: spedizioni, arrivi, articoli speciali, rilievi, abbuoni, saldo risultato alla chiusura del conto corrente della quindicina precedente e pagamenti eseguiti da una Amministrazione all'altra in conto od a saldo dei trasporti conteggiati antecedentemente. La scritturazione di detti pagamenti deve essere effettuata, di volta in volta, in base alle partecipazioni pervenute ai transiti dal Controllo Prodotti di Firenze. Nessuna scritturazione debbono invece eseguire i transiti contabili interni al titolo *Sovvenzioni*, riservato a quelli di confine (articolo 27). Gli importi inscritti nel prospetto *C* debbono sempre confrontare esattamente sia con quelli corrispondenti dei prospetti *A* e *B* e dei riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi, sia con quelli del conto corrente della quindicina precedente e colle partecipazioni pervenute dal suddetto Controllo Prodotti per quanto concerne, rispettivamente, il saldo risultato alla chiusura della medesima quindicina ed i pagamenti.

Prospetti D ed *E*, dei quali debbono servirsi esclusivamente i transiti di confine, conforme rilevasi dal suaccennato articolo.

Il conto corrente riassuntivo Mod. I-552 è disposto in modo da offrire il dettaglio degli importi che interessano la gestione G. V., mentre le somme riguardanti la gestione P. V. vi risultano soltanto in cifre complessive, fatta eccezione per

i pagamenti e per il saldo che vi debbono essere indicati separatamente.

Esso consta di altrettanti prospetti quanti sono quelli del conto corrente di gestione Mod. I-543, e cioè:

Prospetti A e *B* per l'inscrizione degli articoli speciali, dei rilievi a debito ed a credito e degli abbuoni concernenti esclusivamente la gestione G. V.

Prospetto C che costituisce il conto corrente riassuntivo del debito, credito e saldo dell'Amministrazione in corrispondenza, secondo le risultanze della contabilità del transito, per le due gestioni G. V. e P. V.

Prospetti D ed *E* per uso esclusivo dei transiti di confine (art. 27).

I dati per la compilazione del conto corrente riassuntivo Mod. I-552 si desumono dai conti correnti di gestione Mod. I-543.

Alla fine di ogni quindicina i transiti contabili debbono anche compilare l'estratto del conto corrente riassuntivo Mod. I-553, da trasmettersi al Controllo Prodotti di Firenze, e quello del conto corrente della gestione P. V. Mod. I-544, da inviarsi al Controllo Prodotti di Torino, restando esonerati dalla compilazione dell'estratto per la gestione G. V.

Tali estratti debbono essere desunti dai rispettivi conti correnti Mod. I-552 ed I-543, ai quali sono in tutto conformi.

Agli estratti medesimi sono da allegarsi, per la tramissione ai competenti Controlli Prodotti, gli articoli speciali portati in conto nella quindicina a debito dell'Amministrazione in corrispondenza.

Gli originali dei rilievi portati in conto nella quindicina, emessi dai Controlli Prodotti di Firenze e di Torino, devono essere trasmessi al Corrispondente allegati al rispettivo resoconto.

Il conto corrente riassuntivo Mod. I-552 ed il relativo estratto Mod. I-553 di ciascuna quindicina, debbono essere firmati in contraddittorio, alla chiusura di essa, dagli agenti autorizzati delle Ferrovie dello Stato e dell'Amministrazione in corrispondenza.

Art. 12.

CONTABILIZZAZIONE DEI COMPENSI DOVUTI
DALLE FERROVIE NORD MILANO ALLE FERROVIE DELLO STATO.

I transiti in contatto colle Ferrovie Nord Milano debbono compilare, per quindicina e separatamente per gestione, l'elenco Mod. I-557 indicante i trasporti a carro completo, o da considerarsi come tali, eseguiti fra le stazioni di Novara Nord, Busto Nord e quelle delle Ferrovie dello Stato, percorrenti almeno una delle tratte Saronno-Busto o Busto-Novara, per i quali, a termini dell'art. 82 della vigente Convenzione per il servizio cumulativo, è dovuto alle Ferrovie dello Stato il compenso di L. 5 per ogni trasporto.

I totali di detti elenchi debbono essere riportati nei riepiloghi dei riassunti Mod. I-533 ed I-537 di contro ad apposita voce da intestarsi a mano nella parte risguardante i riassunti degli arrivi, addizionandoli col debito del Corrispondente risultante da tali riassunti per essere poi riportato complessivamente nei conti correnti.

Art. 13.

ELABORATI DA COMPILARSI DAI TRANSITI PER L'AMMINISTRAZIONE
IN CONTATTO.

Ai transiti interni spetta anche di compilare e trasmettere al Controllo dell'Amministrazione in contatto gli estratti dei conti correnti, nonchè i riassunti delle spedizioni e degli arrivi, alle stesse date nelle quali tale invio viene fatto ai competenti Controlli delle Ferrovie dello Stato.

I riassunti arrivi debbono essere corredati dei documenti di trasporto di spettanza dell'Amministrazione corrispondente.

I conti correnti per uso delle Amministrazioni in contatto, sono da compilarsi in modo da ottenere risultanze in tutto conformi a quelle dei conti riflettenti lo stesso periodo, rimessi alle Ferrovie dello Stato; senonchè tali risultanze agiscono, nei riguardi delle due Amministrazioni, in senso inverso, tenuto

conto che il debito dell'una rappresenta il credito dell'altra e viceversa.

Art. 14.

SCRITTURAZIONI DEI TRANSITI INTERNI NON CONTABILI.

Come è indicato all'art. 3, i transiti interni di Poggibonsi e di Follonica non sono contabili, ossia non hanno l'obbligo di tenere il conto corrente dimostrante la reciproca situazione del debito e del credito delle Amministrazioni in contatto.

Gli elaborati contabili da compilare da detti transiti consistono perciò nei soli riassunti delle spedizioni e degli arrivi, i quali non costituiscono, in sede di transito, nè debito, nè credito fra le Amministrazioni interessate.

Per quanto riguarda l'obbligo di aprire i pieghi chiusi, la verifica delle tasse e dei documenti e la timbratura di essi, la tenuta dai registri delle spedizioni e degli arrivi, la compilazione del rapporto Mod. I-551 per le irregolarità riscontrate nel carteggio dei trasporti, nonchè la compilazione dei relativi riassunti, valgono le stesse norme indicate nel presente Ordine di servizio pei transiti contabili interni, di cui all'art. 2 ed agli articoli dal 4 al 9.

TRANSITI INTERNAZIONALI

Art. 15.

ENUMERAZIONE DEI TRANSITI INTERNAZIONALI DI CONFINE.

I *transiti contabili* internazionali sono i seguenti:

Peri (Ala) e *Cormons* (Udine), in contatto con le Ferrovie Meridionali Austriache;

Pontebba, con le Ferrovie Austriache dello Stato;

Chiasso e *Pino* (Luino), con la Ferrovia del Gottardo;

Iselle (Domodossola), con le Ferrovie Federali Svizzere;

Modane e *Ventimiglia*, con le Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo.

Sono invece *non contabili* i transiti di *Chiavenna*, *Chiasso*, *Luino* e *Domodossola* per il servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

Art. 16.

Documenti di trasporto.

I transiti di confine debbono verificare che tutti i trasporti giungano scortati dai documenti prescritti e che siano compilati regolarmente e sui modelli in uso, completandoli dei documenti e delle indicazioni eventualmente mancanti, od anche sostituendoli ove occorra.

Rilevandosi qualche discordanza fra le richieste di spedizione e gli altri documenti riguardo alla destinazione, all'essere la spedizione piuttosto in affrancato che in assegnato, gravata o non di assegno o di spesa anticipata o per importi non conformi, oppure scortata o non da nota di affrancazione, devono essere chiesti telegraficamente schiarimenti alle stazioni speditrici e, occorrendo, rettificati i documenti inesatti.

Nel caso poi che le merci giungessero ai transiti di confine affatto sprovviste di contabilità, essi debbono chiedere d' urgenza telegraficamente i duplicati alla stazione mittente.

Per i trasporti in arrivo dalle linee italiane i transiti di confine debbono trattenere, per l'invio al competente Controllo Prodotti, i documenti indicati nella *Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero* (edizione 10 Ottobre 1901), mentre per i trasporti in direzione dell' Italia i transiti stessi non devono trattenere alcun documento. Questi ultimi trasporti debbono esser fatti proseguire con i documenti originali se sono effettuati in servizio diretto, o ricarteggiati se invece sono eseguiti da ferrovia a ferrovia.

Sui fogli di via e sui fogli di spedizione compilati dai transiti di confine per il ricarteggio dei trasporti da ferrovia a ferrovia, devono essere esposte come *spese anticipate* tutte le tasse e spese pel tratto già percorso, ad eccezione degli *assegni*,

l'ammontare dei quali deve invece essere indicato al rispettivo titolo.

Sulle note di spedizione, lettere di porto, fogli di via, ecc. che vengono adoperati pel ricarteggio, devono essere riportate dai transiti le indicazioni che possono influire sulla tassazione dei trasporti, come dal Capo II, punto 16, della suaccennata *Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero.*

Gli stampati a pagamento occorrenti pel ricarteggio vengono forniti ai transiti di confine dalle locali agenzie doganali, le quali si pareggiano gravandone il relativo importo sulle spedizioni insieme al costo degli stampati usati per le operazioni doganali.

La traduzione dal francese o dal tedesco in italiano dei documenti di trasporto, per le merci provenienti dall'estero, deve essere eseguita dai transiti di confine, conforme è disposto dal Capo VI, punto 65 della ripetuta *Istruzione.*

Art. 17.

Registrazione dei trasporti.

Tanto i trasporti ricevuti dalle Amministrazioni estere in corrispondenza, che quelli in arrivo dalle linee italiane, debbono inscriversi rispettivamente nei registri delle spedizioni e degli arrivi soltanto dopo che sono state compiute le operazioni e le formalità doganali inerenti a detti trasporti ed eseguite le scritturazioni spettanti all' agenzia doganale.

Le istruzioni di dettaglio circa gli estremi che nei registri suddetti debbono figurare per ogni trasporto, circa l'uso delle singole colonne, ecc., si desumono dalle avvertenze contenute nell' intestazione di ognuno di essi, sulle quali si richiama la particolare attenzione degli agenti interessati.

Art. 18.

Registri delle spedizioni.

Tutte le spedizioni in servizio internazionale diretto, o da ferrovia a ferrovia, destinate a stazioni della Rete dello Stato, od in transito sulla Rete stessa, debbono scritturarsi nei re-

gistri Mod. I-538 prima di essere inoltrate sulle linee italiane, usando separati registri per ciascuna delle due gestioni (G. V. e P. V.), per ogni servizio diretto (italo-austro-ungarico, italo-svizzero, italo-francese, italo-germanico, italo-belga-olandese-inglese) e per quello da ferrovia a ferrovia.

E' in facoltà dei transiti di confine di fare uso di due serie di registri, una per le registrazioni da farsi nei giorni pari e l'altra per quelle da eseguirsi nei giorni dispari.

Ciascuna spedizione deve essere distinta da un numero d'ordine progressivo di transito, che comincerà il 1° Gennaio e terminerà il 31 Dicembre di ogni anno, con serie affatto indipendente per ogni gestione e servizio.

Dai documenti di trasporto (note di spedizione, lettere di porto, lettere di vettura, fogli di via e di spedizione) si desumono i dati occorrenti per le registrazioni e quelli riguardanti le tasse a debito ed a credito del Corrispondente. Invece gl' importi riferibili alle tasse e spese doganali e gli estremi delle relative bollette emesse dalla Dogana, devono essere desunti dalla « *Distinta delle spese doganali* », distinguendo sempre l'importo dei diritti di dogana imponibili di aggio, da quelli non imponibili. L'aggio relativo ai depositi a garanzia di dazi in sospeso deve inscriversi, per ogni trasporto, nell' apposita sede conglobato in una sola cifra col deposito a cui si riferisce, mentre quello concernente i diritti di dogana imponibili e gli importi dei depositi per importazioni temporanee si scrittura a parte nella colonna intestata «*Aggio*», sempre quando tanto gli uni, quanto gli altri non siano da riprendersi su stazioni estere, nel qual caso, invece dell' aggio, si devono esporre nella relativa colonna le iniziali N. A. (nota di affrancazione).

Nei registri Mod. I-538 debbono essere scritturati anche tutti i documenti che servono per effettuare le rivalse e per il ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni.

Giorno per giorno, debbono essere addizionati gl' importi delle tasse e spese doganali italiane, delle tasse affrancate ed assegnate, rispettivamente a debito ed a credito del Corrispondente, riepilogando poi ad ogni chiusura di contabilità

le cifre così ottenute pei giorni che compongono la quindicina.

Ogni giornata di registrazione deve essere intestata coll'indicazione, oltrechè della data, del saggio del cambio da applicarsi ai diritti ed ai depositi doganali.

Art. 19.

Riassunti delle spedizioni.

Colla scorta dei registri Mod. I-538, i transiti di confine compilano per giornata i riassunti delle spedizioni Mod. I-530 per la gestione G. V. e Mod. I-534 per la P. V., distintamente per ciascuno dei servizi accennati nel primo capoverso dell'art. 18, conservando lo stesso ordine in cui le spedizioni si trovano scritturate nei registri medesimi.

Nei detti riassunti il debito ed il credito del Corrispondente devono essere indicati nelle apposite colonne portanti l'indicazione « *riservate al transito* », fornendo il dettaglio dalle colonne stesse richiesto.

Per ogni spedizione deve essere anche indicato dai transiti, nella apposita colonna dei riassunti, l'ammontare delle tasse e spese doganali italiane al confine fatte seguire in assegnato.

Gli importi inscritti in ognuno dei riassunti sono da addizionarsi per giornata e per servizio, ed i totali ottenuti debbono confrontare con quelli risultanti dai rispettivi registri.

Alla fine di ogni cinquina i totali dei riassunti dei singoli giorni debbono essere trascritti e riepilogati, pure per ciascun servizio, su un foglio ordinario di riassunto Mod. I-530 od I-534, secondochè trattasi della gestione G. V. o P. V., da intestarsi *Riassunto generale.*

I transiti di confine debbono poi provvedere perchè i riassunti generali del terzo periodo cinquinale di ogni quindicina contengano anche il riporto delle due precedenti cinquine che concorrono a formare i totali complessivi da inscriversi, distintamente per servizio, nei rispettivi riepiloghi quindicinali dei riassunti Mod. I-532 ed I-536, dei quali è cenno all'art. 23.

Art. 20.

Riscontro delle scritturazioni sui registri delle spedizioni.

I transiti contabili di Cormons (Udine), Pontebba, Peri (Ala) Chiasso, Pino (Luino) ed Iselle (Domodossola) debbono procedere, ogni giorno, ad una spunta fra i registri delle spedizioni Mod. I-538 e gli elenchi di consegna dell'Amministrazione in corrispondenza (art. 26) allo scopo di escludere che qualche trasporto possa sfuggire alla scritturazione dei detti registri. Consimile spunta deve essere eseguita anche dai transiti di Modane e Ventimiglia fra gli accennati registri e quello Mod. I-555 dei fogli di spedizione ricevuti dalle Ferrovie P. L. M., di cui allo stesso art. 26.

Tale spunta consiste nel riportare sulle copie degli elenchi di consegna, da conservare dal transito, o nell'apposita sede del registro Mod. I-555, il numero di transito assegnato ad ogni spedizione, accertando la conformità delle due scritturazioni per quanto riguarda gli importi in esse inscritti a debito ed a credito dell'Amministrazione in corrispondenza.

Art. 21.

Registri degli arrivi.

Tutti i trasporti in servizio internazionale diretto o da ferrovia a ferrovia, in arrivo ai transiti dalle linee italiane, debbono essere scritturati nei registri Mod. I-539 prima di essere consegnati all'Amministrazione in corrispondenza, seguendo le norme tracciate al precedente art. 18 per le spedizioni, sia per la tenuta dei registri separati per gestione e per servizio, sia per la numerazione dei trasporti e per la scritturazione delle tasse a debito ed a credito del corrispondente.

Le registrazioni relative alle tasse e spese doganali ed agli estremi delle bollette si eseguiscono, anche per gli arrivi, in base alla « *Distinta delle spese doganali* ».

I trasporti di *derrate alimentari in conto corrente* sono da scritturarsi nel registro Mod. I-539 (gestione G. V.) del servizio al quale appartengono, insieme agli altri trasporti a G. V.

Debbono essere scritturati nei registri del servizio da ferrovia a ferrovia i trasporti che giungessero ai transiti di confine scortati dai documenti prescritti pel servizio diretto, ma con domanda di applicazione delle tariffe interne.

Nei registri Mod. I-539 sono pure da scritturarsi tutti i documenti che servono per effettuare le rivalse e per il ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni.

Anche per gli arrivi è in facoltà dei transiti di confine di fare uso di due serie di registri, una per le registrazioni da eseguirsi nei giorni pari e l'altra in quelli dispari.

Ogni giorno debbono essere addizionati gli importi delle tasse e spese doganali, delle tasse assegnate ed affrancate, rispettivamente a debito ed a credito del Corrispondente, riepilogando poi, come per le spedizioni, ad ogni chiusura di contabilità, le cifre così ottenute pei giorni che compongono la quindicina.

Art. 22.

RIASSUNTI DEGLI ARRIVI.

I riassunti degli arrivi Mod. I-531 per la gestione G. V. e Mod. I-535 per la P. V. si compilano in base agli originali dei documenti di trasporto trattenuti dai transiti, per giornata e separatamente per servizio (italo-austro-ungarico, italo-svizzero, italo-francese, italo-germanico, italo-belga-olandese-inglese, da ferrovia a ferrovia, ecc.).

La scritturazione sui riassunti deve essere eseguita, per ogni servizio, in due gruppi, uno pei trasporti con data di spedizione o di transito anteriore alla quindicina in corso e l'altro pei trasporti con data della quindicina stessa, avvertendo che per ogni gruppo la scritturazione deve eseguirsi per ordine alfabetico di stazione mittente.

Per i trasporti di derrate alimentari, effettuati in conto corrente dalle Ditte che vi sono ammesse, i transiti di confine debbono compilare un separato riassunto arrivi, per ogni servizio, intestandolo *Trasporti in conto corrente di derrate alimentari.*

I trasporti dei quali è cenno al quarto capoverso dell'art. 21, sono da inscriversi nei riassunti del servizio da ferrovia a ferrovia.

I riassunti debbono essere addizionati giornalmente ed i totali ottenuti devono confrontare con quelli corrispondenti dei registri Mod. I-539.

Alla fine di ogni cinquina deve essere anche provveduto alla compilazione, per ciascun servizio, del *riassunto generale*, come è indicato per le spedizioni all'art. 19, servendosi di un foglio ordinario di riassunto Mod. I-531 od I-535, e, ad ogni chiusura di quindicina, devesi pure provvedere alle riepilogazioni stabilite all'ultimo capoverso dello stesso art. 19.

Ad ogni riassunto arrivi, devono essere sempre allegati i documenti dei trasporti in esso compresi, disposti nello stesso ordine in cui vi si trovano inscritti.

Riassunti suppletori. — Anche i transiti internazionali debbono compilare, per ciascun servizio, separati riassunti arrivi suppletori pei trasporti portanti data di spedizione o di transito anteriore al 1° Luglio e giunti posteriormente, riportando i totali nelle apposite sedi del riepilogo dei riassunti, accennato al successivo art. 23.

Art. 23.

Riepiloghi dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi.

Dopo aver chiusi i *riassunti generali*, di cui agli art. 19 e 22, per il terzo periodo cinquinale di ogni quindicina, debbono essere trascritti i relativi totali nel prospetto *A* dei riepiloghi quidicinali Mod. *I*-532 per la gestione G. V. e Mod. *I*-536 per la P. V., mantenendo le suddivisioni per servizi e completando a mano l'indicazione di ognuno di essi nei detti riepiloghi.

Compiuta tale trascrizione, devonsi addizionare i totali riportati nelle singole colonne per formare i totali generali delle spedizioni e degli arrivi scritturati nei riassunti durante la quindicina.

Art. 24.

Timbratura e numerazione dei documenti di trasporto.

I documenti di trasporto debbono essere timbrati una sola volta dai transiti di confine italiani col proprio bollo a compostore, da applicarsi in inchiostro rosso all'atto e colla stessa data in cui i trasporti vengono scritturati nei registri delle spedizioni o degli arrivi.

Per le spedizioni, i documenti di trasporto portano anche il timbro apposto dagli Uffici di transito delle Amministrazioni estere in corrispondenza, indicante la data dell'elenco di consegna in cui risultano comprese, fatta eccezione per le spedizioni dai transiti di Modane e Ventimiglia, per le quali la data risultante da detto timbro indica invece quella d'inscrizione nel registro Mod. *I*-555 dei fogli di spedizione ricevuti dalle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo. La data del timbro apposto dai transiti italiani corrisponde, per tutti indistintamente, a quella di scritturazione nei registri Mod. *I*-538 e nei riassunti Mod. *I*-530 ed *I*-534. Per gli arrivi, il timbro apposto dai transiti di confine italiani indica la data tanto dei riassunti Mod. *I*-531 ed *I*-535, quanto degli elenchi di consegna e dell'inscrizione nei registri Mod. *I*-539.

E' fatto poi obbligo ai transiti di confine di indicare sempre, in modo ben chiaro, nell'apposita sede del timbro da essi apposto sui documenti di trasporto, il numero d'ordine di spedizione o d'arrivo dei transiti medesimi.

Art. 25.

Trasporti trattenuti ai transiti di confine.

Alla chiusura della quindicina i trasporti consegnati dall'Amministrazione in corrispondenza, che non hanno potuto essere inscritti nei registri delle spedizioni Mod. *I*-538 per inadempimento delle operazioni e formalità doganali, e che quindi sono rimasti scoperti sugli elenchi di consegna, o sul registro Mod. *I*-555 nel riscontro di cui all' art. 20, devono essere elen-

cati nell'apposita distinta Mod. *I*-542 da compilarsi separatamente per gestione e per servizio, coll'indicazione degl'importi del debito e del credito del Corrispondente.

Gli importi delle distinte di ogni quindicina, debbono essere riepilogati per gestione ed i totali ottenuti sono da riportarsi all'apposito titolo dei conti correnti di cui all'articolo 27.

La parte della distinta Mod. *I*-542 segnata colla lettera *A*, è da trattenersi dal transito, mentre invece quella portante la lettera *B* dev'essere spedita al competente Controllo Prodotti, allegata agli estratti dei conti correnti.

Le spedizioni provenienti dell'estero, consegnate ai transiti di confine dalle Amministrazioni in corrispondenza, che per altro motivo non potessero essere introdotte in Italia, debbonsi ad esse restituire, senza comprenderle nei registri Mod. *I*-538 e nei riassunti.

Il debito ed il credito ricevuti per le spedizioni medesime devono essere pareggiati, dai transiti a contratto con le Ferrovie Austriache e Svizzere, mediante controscritturazioni negli elenchi di consegna, e dai transiti di Modane e Ventimiglia, con apposite contropartite nel registro Mod. *I*-556, del quale è cenno all'art. 26.

Se si verificasse che qualche trasporto in arrivo dalle linee italiane, destinato all'estero, non potesse avere subito corso, per motivi dipendenti dalle operazioni e dalle formalità doganali, devesene dare avviso al competente Controllo Prodotti dopo quindici giorni dalla data di arrivo, salva la iscrizione del trasporto stesso nel rispettivo registro Mod. *I*-539 e nel relativo riassunto, allorquando può avere corso.

Se poi qualche trasporto, pure in arrivo dalle linee italiane, non potesse, anche per altri motivi, proseguire, i transiti debbono eseguirne ugualmente la scritturazione nel registro e nel riassunto degli arrivi, assumendo a debito le tasse e spese relative, delle quali si pareggiano gravandole sulla rispedizione che generalmente in tali casi viene fatta eseguire dal mittente per retrocedere la merce.

Art. 26.

Elenchi di consegna in uso ai transiti contabili di confine con l'Austria e la Svizzera, e registrazioni equivalenti ai transiti di Modane e Ventimiglia.

Per i trasporti destinati all'estero i transiti di Cormons (Udine), Pontebba e Peri (Ala) eseguiscono la consegna di tutti i documenti agli agenti delle Ferrovie Austriache a mezzo dell' elenco Mod. *I*-545 se i trasporti sono carteggiati da ferrovia a ferrovia e dell' elenco Mod. *I*-548 se i trasporti sono eseguiti in servizio diretto. I transiti di Chiasso, Pino (Luino) e Iselle (Domodossola) usano invece l' elenco Mod. *I*-554 per la consegna alle Ferrovie Svizzere dei trasporti appartenenti a qualsiasi servizio.

Tutti i suaccennati elenchi devono compilarsi per gestione, con tutte le indicazioni richieste dallo stampato, esponendo in essi, nella colonna delle *tasse affrancate*, il credito dell'Amministrazione in corrispondenza pei trasporti in affrancato ed in quelle delle *tasse assegnate*, il debito dell'Amministrazione medesima pei trasporti in assegnato, e cioè: le tasse di qualsiasi specie spettanti alle Ferrovie italiane dello Stato ed alle altre Amministrazioni in contatto, il bollo, la presa a domicilio, le spese anticipate e doganali e gli assegni.

Gli elenchi Mod. *I*-545 ed *I*-548, da compilarsi in triplice esemplare, e quelli Mod. *I*-554, da redigersi soltanto in doppio, si rimettono, dopo avere addizionato gli importi in essi scritturati, agli agenti delle Ferrovie estere corrispondenti, corredandoli di tutti i documenti dei trasporti inscrittivi.

Da detti agenti viene poi restituito, previa verifica, un esemplare di ciascuno degli elenchi di cui sopra, munito della loro firma in segno di accettazione. Tali esemplari devono essere conservati dai transiti diligentemente ed in ordine cronologico.

Invece per le consegne alle Ferrovie P. L. M., colle quali non sono in uso gli elenchi suindicati, i transiti di Modane e di Ventimiglia debbono, per ogni consegna, farsi rilasciare dagli agenti delle predette Ferrovie, la firma di accettazione,

di cui al precedente capoverso, nell'apposita sede del registro degli arrivi Mod. *I*-539.

Per i trasporti in senso inverso, ossia provenienti dall'estero in direzione dell' Italia, i transiti sunnominati a contatto con le Ferrovie Austriache e Svizzere, ricevono i documenti relativi dagli agenti delle ripetute Ferrovie, scritturati su elenchi di consegna di modello corrispondente ai suddetti Mod. *I*-545, *I*-548 ed *I*-554 e quindi anche coll' indicazione del debito e del credito delle Ferrovie italiane. I suaccennati transiti devono pertanto verificare la regolarità dei documenti e l' esattezza delle cifre di debito e di credito e trattenere un esemplare di ognuno degli elenchi di consegna di cui sopra, restituendo gli altri agli agenti dell'Amministrazione in corrispondenza, colla firma in segno di benestare.

Gli esemplari degli elenchi trattenuti devono essere, con ogni cura ed in ordine cronologico, conservati in atti dai transiti.

La firma di cui sopra, pei trasporti consegnati dalle Ferrovie P. L. M. ai transiti di Modane e Ventimiglia, viene rilasciata dagli agenti italiani sui protocolli di dette Ferrovie.

Gli stessi transiti di Modane e Ventimiglia, allorchè vengono ad essi consegnati i documenti riflettenti trasporti in provenienza dalla Francia e non appena eseguite le prescritte verifiche, devono inscriverli, trasporto per trasporto, nel registro Mod. *I*-555, con la scorta del quale deve poi essere eseguito il riscontro di cui all'art. 20.

Alla fine di ogni giornata i ripetuti transiti di Modane e Ventimiglia debbono trascrivere, in cifre complessive per gestione, nel registro Mod. *I*-556, il debito ed il credito delle Ferrovie P. L. M., distintamente per trasporti consegnati e per trasporti ricevuti nella stessa giornata, conforme le risultanze dei registri Mod. *I*-539 ed *I*-555. Nel registro Mod. *I*-556 deve anche riportarsi l'ammontare e la specificazione delle partite di debito e di credito non interessanti i trasporti scritturati nella giornata medesima nei registri Mod. *I*-539 ed *I*-555 come sarebbero i rilievi, le riprese di tasse e spese per spedizioni che non possono essere introdotte in Italia ecc. (art. 25).

Gli importi inscritti nel registro Mod. *I*-556 debbono essere addizionati, giorno per giorno, per poter formare il saldo a debito od a credito delle Ferrovie P. L. M., da esporsi sull'accennato registro, pure per ogni giornata.

Tale saldo deve essere accertato, giorno per giorno, in contraddittorio coll'agente a ciò delegato dalle precitate Ferrovie, il quale, riconosciutane l'esattezza, appone la propria firma al disotto del saldo stesso, in unione a quella del Capo gestione del transito.

Alla chiusura di ogni quindicina gli importi del debito, del credito e dei saldi risultanti dal registro Mod. *I*-556 per i giorni in essa compresi, debbono essere riepilogati nel registro medesimo, formando così il saldo riassuntivo per l'intera quindicina. Le risultanze di tale riepilogo e del saldo così ottenuto devono servire per la formazione del conto corrente coll'Amministrazione in corrispondenza.

I transiti di Cormons (Udine), Pontebba, Peri (Ala), Chiasso, Pino (Luino) e Iselle (Domodossola) devono invece riepilogare per quindicina i totali di tutti i singoli elenchi di consegna per ottenere le cifre da indicarsi nel conto corrente.

Art. 27.

Conti correnti di gestione, conto corrente riassuntivo ed estratti relativi.

I transiti contabili di confine debbono compilare, per ogni quindicina, il conto corrente Mod. *I*-543 separatamente per ognuna delle gestioni G. V. e P. V., il conto corrente riassuntivo Mod. *I*-552 e gli estratti del conto corrente della gestione P. V. Mod. *I*-544 e di quello riassuntivo Mod. *I*-553, valendo anche per i transiti stessi tutto quanto è indicato per quelli *interni* all'art. 11. Oltre le norme contenute in detto articolo, i transiti di confine hanno poi l'obbligo di osservare anche quelle particolari di cui in appresso.

Il titolo *Sovvenzioni*, esposto nel prospetto *C* dei suaccennati conti correnti Mod. *I*-543, *I*-552 e degli estratti Mod. I-544 ed I-553, serve per pareggiare le gestioni G. V. e P. V. dell-

tasse e spese a carico di trasporti in partenza dall'Italia effettuati a P, V. accelerata sul percorso italiano e da farsi proseguire a P. V. su quello estero, gli importi delle quali figurano perciò inscritti nei registri e nei riassunti della gestione G. V., mentre negli elenchi di consegna e nelle scritture del Corrispondente vengono compresi nella P. V.

Nella gestione G. V. debbono essere pertanto scritturate, come sovvenzione ricevuta dalla P. V., le tasse estere affrancate e come sovvenzione effettuata alla stessa gestione P. V. l'ammontare delle spese anticipate e doganali italiane, degli assegni e di qualsiasi spesa o tassa italiana da riscuotere in arrivo. In modo analogo, ma in senso inverso, deve operare la gestione P. V.

Gli importi delle rivalse pel ritorno dall'estero delle note di affrancazione relative ai trasporti di cui sopra, le quali vengono comprese nelle scritture e negli elenchi di consegna della P. V. dall'Amministrazione corrispondente e ricarteggiate a G. V. dai transiti di confine, debbono essere presi a credito dalla gestione P. V. come sovvenzione eseguita alla G. V. e da quest'ultima assunti a debito quale sovvenzione ricevuta.

A mezzo del *prospetto D,* dei conti correnti e degli estratti suindicati, i transiti di confine debbono fornire la dimostrazione della differenza fra il saldo risultante, alla chiusura della quindicina, dal conto corrente del transito (prospetto *C*) ed il saldo dato dal conto corrente coll'Amministrazione in corrispondenza (prospetto *E*) in modo che al primo di detti saldi aggiungendo e sottraendo gli importi delle partite inscritte nello stesso prospetto *D*, si deve ottenere un importo eguale al saldo del conto corrente (prospetto *E*).

La differenza di cui sopra essendo costituita dalle varie partite comprese nel conto corrente del transito e non in quello con l'Amministrazione in corrispondenza, o viceversa, si procede come appresso per la compilazione del prospetto *D*.

Riportato nello stesso prospetto il saldo che risulta, alla chiusura della quindicina, dal conto corrente del transito, se tale saldo è a debito dell'Amministrazione in corrispondenza si aumentano ad esso:

a) il debito dell'Amministrazione medesima per le spedizioni da essa consegnate e non comprese, alla chiusura della quindicina, nei registri e nei riassunti del transito, come dalla distinta Mod. I-542;

b) l'importo dei rilievi a credito e degli abbuoni portati in conto dal transito nella quindicina, a pareggio di rilievi a debito tenuti in sospeso o contestati;

e si detraggono:

c) il credito dell'Amministrazione in corrispondenza per le spedizioni di cui al precedente comma *a*);

d) l'importo dei rilievi a debito portati in conto nelle quindicine precedenti ed in quella corrente, in sospeso al transito perchè non ancora accettati dal Corrispondente;

e) l'ammontare dei rilievi a debito contestati, assunti dal transito sia nella quindicina corrente che in quelle precedenti.

Se invece il saldo del conto corrente del transito risulta a credito dell'Amministrazione in corrispondenza, si aumentano ad esso le partite di cui ai precedenti comma *c*), *d*), *e*) e si detraggono quelle di cui ai comma *a*) e *b*).

Nel prospetto *D* del conto corrente riassuntivo Mod. I-552 e del relativo estratto Mod. I-553, le partite interessanti la gestione G. V. sono da indicarsi dettagliatamente, mentre quelle riflettenti la gestione P. V. si espongono soltanto in un importo complessivo. Il dettaglio delle partite interessanti questa ultima devesi invece esporre nel conto corrente della stessa gestione Mod. I-543 e nel relativo estratto Mod. I-544.

Il *prospetto E* dei conti correnti ed estratti serve per stabilire, alla fine di ogni quindicina, il conto corrente con l'Amministrazione corrispondente in base agli elenchi di consegna per i transiti a contatto colle Ferrovie austriache e svizzere, ed alle risultanze del registro Mod. I-556, per i transiti di Modane e Ventimiglia.

In detto prospetto si devono quindi riportare il saldo risultante dallo stesso prospetto alla chiusura della quindicina precedente, il debito ed il credito dell'Amministrazione in

corrispondenza per trasporti e per rilievi ad essa consegnati o da essa ricevuti nella quindicina, i pagamenti eseguiti e gli articoli speciali.

Nel prospetto *E* del conto corrente riassuntivo Modulo I-552 e del relativo estratto Mod. I-553 deve essere dato il dettaglio tanto degl'importi che interessano la gestione G. V,, che di quelli che riflettono la P. V.

Alla fine di ogni quindicina ciascun transito, salvo quanto è stabilito in seguito per quello di Pontebba, deve accertare che i saldi risultanti alla chiusura di essa dal prospetto *E* del conto corrente riassuntivo Mod. I-552 e del relativo estratto Mod. I-553, confrontino esattamente, per ogni gestione, con quelli delle scritture delle Ferrovie estere in corrispondenza, ed a comprova che tali saldi sono stati riconosciuti esatti, gli agenti di dette Ferrovie e di quelle dello Stato appongono ciascuno la propria firma sotto al prospetto *E* del conto corrente riassuntivo e dell'estratto.

L'accertamento di cui sopra e la firma in contraddittorio coll'agente delle Ferrovie austriache ha luogo invece al transito di Pontebba soltanto una volta al mese e cioè alla chiusura della seconda quindicina.

Il transito medesimo deve però compilare egualmente, per ogni quindicina, i conti correnti di gestione e quello riassuutivo e spedire, pure per quindicina, ai competenti Controlli Prodotti gli estratti Mod. I-544 ed I-553. Nei prospetti *C* ed *E* del conto corrente riassuntivo Mod. I-552 e del relativo estratto Mod. I-553 riferibili alla seconda quindicina di ogni mese, il predetto transito di Pontebba deve riportare, per ogni singolo titolo di debito e di credito e distintamente dalle cifre riguardanti la quindicina medesima, anche gl'importi inscritti nei consimili elaborati della prima quindicina, stabilendo poi i saldi complessivi per l'intero mese, anzichè per quindicina.

Negli stessi prospetti *C* ed *E* del conto corrente riassuntivo e del relativo estratto, il transito di Pontebba, deve anche scritturare, in separata evidenza, gli articoli speciali per i saldi del conto dei trasporti viaggiatori e bagagli e del conto

trimestrale delle partite estranee al traffico, di volta in volta gli pervengano dal Controllo Prodotti di Firenze.

Allegati agli estratti del conto corrente riassuntivo Mod. I-553 e del conto corrente della gestione P.V. Mod. I-544 debbono essere trasmessi ai rispettivi Controlli Prodotti di Firenze e di Torino gli articoli speciali portati in conto nella quindicina a debito dell'Amministrazione in corrispondenza, le distinte Mod. I-509 ed I-542, nonchè l'elenco Mod. I-518.

Art. 28.

ELENCHI MENSILI DELLE TASSE DI SOSTA AI TRANSITI DI CHIASSO, LUINO E DOMODOSSOLA.

I transiti di Chiasso, Luino e Domodossola debbono trasmettere mensilmente ai competenti Controlli Prodotti un elenco delle tasse di sosta gravate sui trasporti transitati durante il mese, colle precise indicazioni degli estremi di spedizione e di transito.

Art. 29.

ELENCHI DELLE TASSE ACCESSORIE PEI TRASPORTI DAL CONFINE ITALIANO A PONTAFEL.

Il transito di Pontebba deve compilare mensilmente, in doppio esemplare, gli elenchi Mod. I-546 ed I-547, rispettivamente per la gestione G. V. e P. V. pei trasporti transitati, provenienti dalle linee italiane e diretti all'estero con la liquidazione delle tasse accessorie per essi dovute dalle Ferrovie Austriache dello Stato per il percorso dal confine italiano a Pontafel.

Tali elenchi devono essere trasmessi ai competenti Controlli Prodotti insieme alle carte contabili della seconda quindicina del mese al quale si riferiscono, e, dopo l'accettazione da parte delle predette Ferrovie, i Controlli medesimi ritornano uno degli esemplari al transito di Pontebba, perchè scritturi l'importo relativo nel conto corrente, come se si trattasse di un articolo speciale, ed alleghi poi l'elenco stesso all'estratto del conto corrente in cui risulta inscritto.

Art. 30.

RILIEVI.

I rilievi che i Controlli Prodotti emettono a debito dei transiti di confine per differenze in meno rilevate sulle tasse e spese italiane, riguardano unicamente i trasporti eseguiti da ferrovia a ferrovia e fanno carico agli agenti dei transiti, giusta il disposto dell'art. 20 dell'Istruzione N. 21-1907 del servizio IX. Tali rilievi, dopo essere stati accuratamente esaminati ed assunti a debito dal transito, debbono consegnarsi agli agenti dell'Amministrazione in corrispondenza, con invito di esperire le opportune pratiche per conseguirne l'incasso, ed appena ciò abbia avuto luogo, vengono scritturati i relativi importi a debito dell'Amministrazione medesima negli elenchi di consegna, se trattasi di un transito di confine coll'Austria o colla Svizzera, o nel registro Mod. I-556 se trattasi dei transiti di Modane e Ventimiglia.

Nel caso che l'incasso non potesse aver luogo, l'ufficio di transito estero restituisce i rilievi con il carteggio comprovante le pratiche esperite, ed il transito italiano deve regolarsi, per il pareggio, conforme è disposto dall'art. 23 dell' Istruzione N. 22-1907 del Servizio suddetto.

I rilievi assunti a debito dal transito, per i quali sono in corso le pratiche per l'incasso, si devono inscrivere, alla fine di ogni quindicina, nella distinta Mod. I-509 ed il totale di essa è da riportarsi nel prospetto D dei conti correnti, come è indicato all'art. 27.

Per quanto riguarda i consimili rilievi emessi dalle Ferrovie estere, i transiti di confine devono esperire le pratiche occorrenti con le stazioni italiane interessate per conseguirne l'incasso, ed appena ottenutolo, accettare i relativi addebiti dal Corrispondente, pareggiandosene subito con rivalse sulle predette stazioni italiane. Qualora l'incasso non potesse aver luogo, i rilievi stessi devono essere restituiti al transito dell'Amministrazione corrispondente corredati dei carteggi che comprovano le pratiche fatte.

Per i rilievi a debito ed a credito e per gli abbuoni emessi dai Controlli Prodotti di Firenze e di Torino, tutti i transiti di confine debbono tenere il registro Mod. I-505, di cui all'art. 20 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

Art. 31.

SCRITTURAZIONI ED OPERAZIONI DEI TRANSITI PEI TRASPORTI IN SERVIZIO CUMULATIVO CON LE POSTE SVIZZERE.

Per l'accettazione e per l'eseguimento dei trasporti in servizio cumulativo con l'Amministrazione postale Svizzera, nonchè per l'applicazione delle relative tasse, sono da osservarsi le norme contenute nella *Istruzione pei trasporti a grande velocità di numerario, valori ed articoli di messaggerie in servizio colle Poste Svizzere* (Settembre 1903).

I transiti di Chiavenna, Chiasso, Luino e Domodossola, a mezzo dei quali ha luogo lo scambio dei trasporti in servizio cumulativo con l'Amministrazione postale suddetta, non essendo contabili per quanto riflette i trasporti stessi, come è accennato all'art. 15, sono tenuti soltanto ad eseguire le scritturazioni che appresso, coll'obbligo però di osservare le norme comuni agli altri transiti, riguardanti l'apertura dei pieghi chiusi, la compilazione del rapporto delle irregolarità, Modulo *I*-551, la verifica delle tasse e dei documenti di trasporto, nonchè la loro timbratura e la eventuale mancanza (art. 2 e 4).

Per le spedizioni dall'Italia alla Svizzera i transiti sunnominati debbono provvedere, in base ai documenti di trasporto, alla compilazione, in duplice esemplare, degli elenchi di consegna Mod. I-549, con tutte le indicazioni richieste dallo stampato, inscrivendo nella colonna delle *Tasse affrancate* il credito delle Poste Svizzere per trasporti in affrancato, e nella parte riservata alle *Tasse assegnate* il debito delle Poste medesime per spedizioni in assegnato, e cioè; le tasse di porto italiane, la tassa di bollo, di presa a domicilio, le spese anticipate e le relative provvigioni, gli assegni e le spese doganali.

Eseguita la scritturazione di cui sopra, devonsi addizionare gl'importi inscritti negli elenchi stessi a debito ed a cre-

dito dell'Amministrazione corrispondente, rimettendo poi ambedue gli esemplari, coi relativi documenti di trasporto, allo agente postale svizzero, il quale, previa verifica in contraddittorio, restituisce firmato uno degli esemplari medesimi in segno di ricevuta. Tali esemplari sono poi da trasmettersi al Controllo Prodotti di Firenze, allegati ai riassunti arrivi della quindicina.

Per le spedizioni in senso inverso, e cioè dalla Svizzera all'Italia, gli uffici di transito, previa verifica in contraddittorio coll'agente svizzero, degli articoli di messaggeria, ecc. e dopo avere anche verificato le tasse assegnate esposte negli elenchi di consegna a debito delle Ferrovie dello Stato, restituiscono, firmato, all'Agente stesso un esemplare di detti elenchi come ricevuta, trattenendo l'altro per essere pure inviato al Controllo Prodotti di Firenze col riassunto delle spedizioni. I transiti suindicati devono tenere separate registrazioni pei trasporti di cui trattasi, inscrivendo nel registro delle spedizioni Mod. I-538 quelli destinati in Italia e nel registro degli arrivi Mod. I-539 i trasporti in direzione della Svizzera. Nei registri stessi sono anche da scritturarsi, nelle apposite sedi, le tasse e spese doganali italiane al confine, a carico di ognuno di tali trasporti.

Quindicinalmente debbono essere compilati dai ripetuti transiti un riassunto per le spedizioni ed uno per gli arrivi, servendosi, rispettivamente, dei Mod. I-530 ed I-531.

Per le scritturazioni dei trasporti e delle tasse e spese doganali nei registri Mod. I-538 ed I-539, e per la compilazione dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi, nonchè dei relativi riepiloghi Mod. I-532, valgono, di massima, le norme stabilite pei transiti contabili di confine, di cui agli art. 18, 19, 21, 22 e 23.

Art. 32.

INVIO DELLE CONTABILITÀ DEI TRANSITI AI CONTROLLI PRODOTTI.

I transiti interni e quelli internazionali di confine debbono inviare i riassunti delle spedizioni e degli arrivi, coi relativi allegati, rispettivamente per le gestioni G. V. e P. V., ai competenti Controlli di Firenze e di Torino:

non più tardi del primo treno dei giorni 4, 9, 14, 19, 24 e 29, se hanno l'obbligo di compilare i detti riassunti per giornata e per cinquina;

non più tardi dei giorni 4 e 19, nel caso che detti riassunti sieno invece da compilarsi per quindicina.

Gli estratti dei conti correnti e gli altri elaborati debbono essere inviati, pure per quindicina, nei giorni 4 e 19.

Per le modalità dell'invio ai prefati Controlli e per la consegna ai treni dei pieghi delle contabilità valgono, anche per i transiti, le norme di cui agli art. 40 e 41 dell'Istruzione Numero 22-1907 del Servizio IX.

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI. — Per quanto non sia stato particolarmente provveduto negli articoli precedenti, per l'espletamento delle operazioni contabili valgono, in quanto siano applicabili, le norme e prescrizioni contenute nelle Istruzioni N. 21 e 22-1907 del Servizio suddetto e nella *Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero* (Edizione 10 Ottobre 1901).

PARTE II

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo

Art. 33.

NOZIONI GENERALI.

Il servizio cumulativo ferroviario-marittimo è in vigore con le seguenti Società:

Società di Navigazione Generale Italiana pei trasporti fra il Continente, le Isole di Elba, Capraia, Pianosa, la Sicilia, la Sardegna e determinati scali esteri;

Società Veneziana di Navigazione a vapore per i trasporti, di-

rettamente o mediante trasbordo, fra l'Italia ed alcuni porti del Mar Rosso, delle Indie e dell'Estremo Oriente;

Società Ungherese di Navigazione a vapore per i trasporti in servizio cumulativo italo-ungherese, via Ancona / Venezia - Fiume e viceversa;

Regia Ungarica Società anonima di Navigazione marittima « Adria » per i trasporti di derrate alimentari e prodotti d'orticultura dalla Sicilia a Malta;

Societa' Siciliana di Navigazione a vapore per le spedizioni fra la Sicilia e le Isole Eolie.

Art. 34.

SERVIZIO CON LA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA.

1. **Stazioni di scambio delle merci.** — Lo scambio delle merci colla Società di Navigazione Generale Italiana ha luogo nelle seguenti stazioni-transiti di mare:

a) Civitavecchia, Genova, Livorno, Napoli e Palermo per il servizio fra il Continente, la Sicilia e la Sardegna;

b) Civitavecchia, Livorno e Piombino per il servizio fra il Continente e le Isole d'Elba, Capraia e Pianosa;

c) Ancona, Brindisi, Catania, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Palermo e Venezia per il servizio fra il Continente, la Sicilia e gli scali esteri.

2. **Stazioni e scali in corrispondenza.** — Le tariffe in vigore per detto servizio determinano fra quali scali o stazioni ha luogo la corrispondenza diretta ed indicano a quali trasporti le stazioni e gli scali sono abilitati.

Le tariffe stesse devono pertanto essere diligentemente consultate per evitare che siano accettati, con carteggio diretto, trasporti per stazioni o scali pei quali non è ammessa la corrispondenza.

Per i trasporti da o per la Sardegna le stazioni devono anche consultare « *l'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna* (16 Novembre 1898) specialmente per quanto riguarda il modo

di carteggio delle spedizioni da o per stazioni delle Ferrovie dello Stato non ammesse al servizio diretto.

3. **Documenti di trasporto.** — Le spedizioni devono essere scortate dal numero di documenti di trasporto prescritti dalle tariffe, indicando come stazione destinataria la stazione ferroviaria transito di mare per la quale la merce deve passare, e come definitiva destinazione lo scalo marittimo o la stazione ferroviaria a cui la merce è effettivamente diretta.

Per le spedizioni dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, uno degli esemplari del documento di trasporto viene trattenuto dal transito di mare per essere trasmesso al competente Controllo Prodotti, allegato al riassunto degli arrivi; gli altri sono da consegnarsi alla Società di Navigazione. Pei trasporti in senso inverso, il transito di mare lascia proseguire con la merce tutti i documenti che vengono ad esso consegnati dalla Navigazione, dopo avere apposto sulle note di spedizione o sulle lettere di porto il proprio timbro a compostore ed avervi riportato il numero d'inscrizione sui registri delle spedizioni, di cui al punto seguente.

4. **Registri delle spedizioni e degli arrivi.** — La scritturazione dei trasporti alle stazioni-transiti di mare deve essere eseguita come se si trattasse di spedizioni in servizio cumulativo italiano da o per le stazioni stesse, senonchè per tale scritturazione deve essere fatto uso, beninteso distintamente per gestione G. V. e P. V., di separati registri con numerazione distinta.

5. **Elenchi di consegna.** — Le merci giunte alle stazioni di transito, vengono consegnate all'Amministrazione corrispondente per ulteriore inoltro, mediante apposito elenco giornaliero di consegna Mod. *I*-528, che deve esser compilato in doppio esemplare dagli agenti dell'Amministrazione cedente. Un esemplare di detto elenco, dopo essere stato firmato dall'agente dell'Amministrazione che riceve in consegna le merci, viene restituito all'altra in segno di accettazione.

Gli esemplari degli elenchi di consegna restituiti firmati dalla Società di Navigazione Generale Italiana e quelli rimessi

dalla medesima Società, sono da conservarsi in atti, bene ordinati, dalle stazioni-transiti di mare.

6. **Riassunti delle spedizioni e degli arrivi**. — Pér i trasporti consegnati dalla Navigazione, da inoltrarsi sulle linee dello Stato, le stazioni-transiti di mare devono compilare, giornalmente e distintamente per gestione, un separato riassunto spedizioni da intestarsi «*Servizio con la Società di Navigazione Generale Italiana*» Gli importi in esso inscritti per tasse affrancate riscosse e quelli per tasse e spese fatte eseguire in assegnato come *presa a domicilio*, devono sempre concordare coi rispettivi importi del relativo elenco di consegna.

Per le spedizioni consegnate alla Navigazione le stazioni-transiti di mare debbono compilare, pure giornalmente e distintamente per gestione, in base alle note di spedizione ed alle lettere di porto, disposte per ordine alfabetico di stazione di partenza, un separato riassunto degli arrivi, da intestarsi pure «*Servizio con la Società di Navigazione Generale italiana*». I totali devono concordare coll'elenco di consegna Mod. I-528, e cioè rappresentare tanto le somme pagate all'Agenzia della Navigazione per gli arrivi in affrancato, le quali devono essere inscritte nel riassunto nella colonna «*Consegna a domicilio*», quanto le somme riscosse dalla stessa per gli arrivi in assegnato.

I totali dei suindicati riassunti spedizioni ed arrivi sono da inscriversi sotto quelli dei riassunti per gli altri trasporti in servizio cumulativo italiano, formando un solo totale per riportarlo nel riepilogo di cui all'art. 18 dell'Istruzione N. 21-1907 dal Servizio IX.

7. **Regolamento dei conti**. — Il regolamento dei conti deve aver luogo, giorno per giorno, fra le stazioni-transiti di mare e le Agenzie marittime mediante l'elenco giornaliero di consegna, di cui al precedente punto 5°.

A tale effetto, per le spedizioni provenienti da stazioni del Continente o della Sicilia, se in porto affrancato, le stazioni-transiti di mare delle Ferrovie dello Stato, pagano, in appoggio all'elenco di consegna, all'Agente della Navigazione

tutti gli importi relativi al percorso marittimo ed alle ferrovie sarde, accreditandosene nei registri e nei riassunti degli arrivi nella colonna *consegna a domicilio*; e, se in porto assegnato, assumono a debito nei predetti registri e riassunti le tasse per il percorso anteriore e tutte le spese delle quali le spedizioni stesse sono gravate facendosene pagare l'importo complessivo dall'Agente della Navigazione. E' fatta eccezione per gli assegni pei quali, invece del contante effettivo, che viene pagato solo quando è stato riscosso dal destinatario, l'Agente della Navigazione rilascia, per ogni assegno, a garanzia dell'Amministrazione ferroviaria, corrispondente obbligazione Mod. I-466, l'importo della quale, a norma dell'art. 30 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, è da farsi figurare fra le somme in rimanenza per merci in magazzino. L'obbligazione stessa è da conservarsi dalla stazione-transito di mare per essere restituita all'Agente della Navigazione quando paga l'ammontare dell'assegno.

Per le spedizioni destinate a stazioni del Contenente o della Sicilia, se in porto affrancato, le stazioni-transiti di mare delle Ferrovie dello Stato devono (sempre in base all'elenco di consegna) riscuotere dall'Agenzia della Navigazione tutte le tasse di porto relative al percorso ferroviario continentale o siculo, addebitandosene nei registri e nei riassunti delle spedizioni; e, se in assegnato, pagano all'Agenzia medesima le quote per la percorrenza marittima e delle ferrovie sarde, nonchè le altre spese delle quali fossero gravate, firmando l'obbligazione per gli eventuali assegni, da rilasciarsi alla detta Agenzia.

Le stazioni-transiti di mare ottengono il pareggio delle somme così pagate, facendole seguire sui rispettivi trasporti ed accreditandosene nei registri e nei riassunti nella colonna *Presa a domicilio.*

Nel caso di false od erronee dichiarazioni deve essere corrisposto all'Amministrazione da cui dipende l'agente scopritore della contravvenzione il quarto della multa applicata per i singoli percorsi (ferroviario e marittimo), il quale è devoluto, come premio, all'agente medesimo.

8. — **Differenze sul regolamento dei conti.** — Per tutte le differenze superiori a centesimi cinquanta per ogni spedizione, che potessero emergere nella revisione delle tasse di porto ed accessorie e nel riscontro delle spese anticipate, degli assegni e delle spese doganali, vengono emessi dai competenti Controlli, per le somme in più corrisposte alla Società di Navigazione o da questa in meno pagate, corrispondenti rilievi a debito della stazione-transito di mare interessata, la quale ne deve curare l'incasso dalla Società di Navigazione medesima, comprendendone gl'importi negli elenchi di consegna giornalieri ed allegando a questi ultimi i rilievi stessi, dopo averne opportunamente completata la parte di sua spettanza.

Il transito di mare di Genova, per le stazioni del Continente, e quello di Palermo, per le stazioni della Sicilia, debbono inscrivere negli elenchi di consegna giornalieri i rilievi a credito emessi dai competenti Controlli delle Ferrovie dello Stato, per le differenze rilevate dalla Società di Navigazione e dai Controlli stessi accettate.

9. **Responsabilità delle tasse.** — Di conformità all'art. 21 della *Convenzione-Regolamento per il servizio ferroviario-marittimo* (Febbraio 1885), le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi di partenza sono responsabili delle tasse affrancate per l'intiera percorrenza: le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi di arrivo sono responsabili di quelle assegnate, pure per l'intiero percorso.

Dell'esposizione, sui documenti di trasporto, dei diritti di pesatura, di magazzinaggio e dell'uso della gru a partenza, come pure delle tasse di presa a domicilio e della provvigione sulle spese anticipate, sono responsabili soltanto le stazioni mittenti nei casi di omissioni o di erronee indicazioni d'importi.

10. **Assegni.** — Quando l'Agenzia della Navigazione ritorna alla stazione-transito di mare gli avvisi d'incasso degli assegni li rimette a questa coll'elenco di consegna, nel quale inscrive a credito delle Ferrovie dello Stato l'importo degli assegni, stessi ed a debito la provvigione dovuta alla Navigazione, nei

casi in cui l'assegno si riferisca ad una spedizione destinata ad uno scalo marittimo.

La stazione-transito di mare restituisce alla Navigazione la corrispondente obbligazione precedentemente dalla medesima rilasciata, togliendo dalla rimanenza l'importo relativo, e rinvia alla stazione di partenza l'avviso d'incasso senza seguito di spese, compilando il foglio di via Mod. I-455 nei casi in cui l'avviso d'incasso sia stato consegnato dalla Navigazione senza documento di scorta.

Siccome in tal guisa la stazione di transito verrebbe a trovarsi allo scoperto degli importi pagati alla Navigazione per le provvigioni in parola, così la stazione stessa deve portare a proprio credito nel conto corrente, alla voce « *Provvigioni su assegni pagate alla Società di Navigazione Generale Italiana* », l'ammontare complessivo di tali provvigioni, desumendolo dagli elenchi di consegna.

Alla fine della quindicina deve essere compilato, distintamente per gestione, uno speciale elenco a credito, da intestarsi « *Provvigioni su assegni corrisposte alla Società di Navigazione Generale Italiana* », nel quale devono essere indicati tutti gli estremi delle spedizioni, l'importo degli assegni e delle relative provvigioni. L'elenco stesso deve essere inviato al competente Controllo, allegato all'estratto del conto corrente.

Nel senso inverso, quando cioè si tratti della retrocessione di avvisi d'incasso, i fogli di via Mod. I-455 vengono compilati dalle stazioni mittenti per la stazione-transito di mare, la quale rimette gli avvisi d'incasso medesimi all'Agenzia della Navigazione, previa registrazione nell'elenco di consegna, accreditandola dell'importo dell'assegno ed addebitandola della provvigione dovuta alle Ferrovie dello Stato nei casi in cui l'assegno si riferisca ad una spedizione in partenza da uno scalo marittimo.

La stazione-transito di mare si accredita nel conto corrente dell'ammontare dell'assegno pagato inscrivendolo nel Mod. I-457 della rispettiva gestione, allegandovi l'obbligazione ritirata dalla Società di Navigazione, munita di analoga dichiarazione

di ricevuta, sulla quale non è da apporsi alcuna marca da bollo.

Sul detto Mod. *I*-457 le stazioni-transiti di mare debbono pure inscrivere l'ammontare delle provvigioni pagate dalla Navigazione prendendone debito in conto corrente ed attenendosi, per la contabilizzazione, al disposto dell'art. 25 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

11. **Modificazioni al contratto di trasporto e riduzione od annullamento di assegni.** — Nei casi di domande per modificazioni al contratto di trasporto e per riduzione od annullamento di assegni, le stazioni devono attenersi a quanto è prescritto al riguardo dagli art. 25 e 29 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, avvertendo che le disposizioni relative debbono, di regola, essere date per il tramite delle stazioni-transiti di mare.

12. **Note di affrancazione.** — Pei trasporti in partenza dal Continente e dalla Sicilia, le note di affrancazione, Mod. I-462 valevoli per tasse, spese doganali ed altre non comprese nei prezzi del prontuario, devono essere consegnate dalla stazione-transito di mare all'Agenzia della Navigazione, alla quale compete l'eseguimento delle operazioni doganali.

L'Agenzia stessa, all'appoggio delle note di affrancazione recanti la distinta delle suddette tasse e spese, si deve rivalere dell'equivalente somma, mediante gli elenchi di consegna, sulla stazione-transito di mare, la quale a sua volta eseguisce ripresa di eguale importo, ricarteggiando le note di affrancazione sulle stazioni mittenti.

Pei trasporti in arrivo al Continente ed alla Sicilia, la stazione-transito di mare inoltra a destinazione, colle merci, le note d'affrancazione valevoli per le suaccennate tasse e spese, ed appena tali note le giungono di ritorno, le riconsegna all'Agenzia della Navigazione, sulla quale si rivale, mediante gli elenchi di consegna, delle riprese assunte a debito nei riassunti degli arrivi.

Art. 35.

Servizio con la Società Veneziana di navigazione a vapore.

1. **Stazioni di scambio delle merci.** — Le stazioni-transiti di mare nelle quali ha luogo lo scambio delle merci con la Società Veneziana di navigazione a vapore, sono:

Ancona Porto, Bari, Brindisi stazione, Catania e Venezia Marittima.

2. **Stazioni italiane e scali esteri ammessi al servizio.** — Sono ammessi al servizio:

a) tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato abilitate ad effettuare e ricevere, senza limitazioni, trasporti a *piccola velocità ordinaria*, e cioè quelle indicate nell'apposito elenco, allegato N. 1 alle *Condizioni e Tariffe* relative al servizio di cui si tratta (edizione 1° agosto 1904);

b) i porti esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said serviti dalla Società Veneziana di navigazione, nonchè tutti gli altri porti esteri indicati nell'elenco allegato N. 2 alle nominate *Condizioni e Tariffe*, da o per i quali il servizio vien fatto mediante uno o più trasbordi nei porti designati nella seconda e terza colonna dell'elenco stesso.

3. **Modo di trasporto delle merci.** — Il trasporto delle merci sulla percorrenza ferroviaria, da o per le stazioni-transiti di mare più vicine alla stazione di arrivo o di partenza, oppure da o per quell'altra stazione-transito di mare che il mittente, come gliene è fatta facoltà dall'art. 9 delle *Condizioni e Tariffe*, avesse indicato sul documento di trasporto quale punto di transito, deve aver luogo esclusivamente a *piccola velocità*.

4. **Documenti di trasporto.** — Per il servizio di cui trattasi è istituita l'apposita lettera di vettura Mod. I-130 che consta di tre tagliandi e che deve essere redatta dallo speditore al quale viene rilasciato come ricevuta, col timbro a data della stazione di partenza, il tagliando che porta l'intestazione « *duplicato* ». Gli altri due tagliandi vengono inoltrati colla merce, senza che occorra compilare alcun foglio di via, fino alla stazione-transito di mare, la quale ne trattiene uno per gli ef–

fetti contabili di cui al seguente punto 16° e l'altro viene consegnato, insieme con la merce, alla Società Veneziana di navigazione.

Per le spedizioni in arrivo all'Italia, spetta alla Società anzidetta di compilare la lettera di vettura occorrente per l'inoltro delle spedizioni sul percorso ferroviario, indicando, al posto della firma del mittente, il nome del mittente stesso, ed apponendovi di contro il proprio bollo; alla predetta Società viene rilasciato dalla stazione-transito di mare il tagliando «*duplicato*», munito del timbro a data, mentre gli altri due tagliandi proseguono fino alla stazione destinataria, che ne consegna uno al destinatario all'atto dello svincolo della merce insieme con la polizza di carico, coi documenti di dogana e con quegli altri che fossero di sua spettanza, e trattiene l'altro per allegarlo al riassunto degli arrivi (art. 17 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX).

Le lettere di vettura devono essere redatte in lingua italiana e contenere tutte le indicazioni richieste dallo stampato, comprese quelle relative al nome ed all'indirizzo del mittente e del destinatario, avvertendo, specialmente per queste ultime, di farle risultare chiare e precise quanto più è possibile, per evitare ritardi o disguidi nell'inoltro e nella riconsegna delle spedizioni e nel recapito degli eventuali avvisi o comunicazioni che dovessero esser dati alle parti.

Per le spedizioni dall'Italia, per le quali il mittente domandasse l'emissione della polizza di carico *all'ordine* per il percorso marittimo, le stazioni, nell'ammettere sul documento di trasporto la relativa domanda scritta, devono esigere che quale destinatario sia indicata soltanto la Società Veneziana di navigazione.

Si fa poi presente, specialmente alle stazioni-transiti di mare, che per le partite di merci, anche se dirette ad uno stesso destinatario, pel trasporto delle quali sulle linee ferroviarie occorra l'impiego di più vagoni, deve essere compilata una lettera di vettura per ogni vagone, ciascuno dei quali è da considerarsi, agli effetti delle tasse, come formante una spedizione separata. L'eventuale rimanenza di partita non occupante

un vagone deve essere pure considerata come una spedizione a parte.

Riguardo alla *polizza di carico* si avverte che, nel caso in cui grosse partite provenienti dagli scali esteri e dirette ad uno stesso destinatario siano, per il percorso marittimo, scortate da una sola polizza di carico, questa deve essere allegata alla lettera di vettura della prima spedizione ferroviaria, facendone menzione sulle altre.

Se invece i destinatari sono diversi, a ciascuna lettera di vettura deve essere allegato un duplicato della polizza di carico, da compilarsi a cura della Società Veneziana di navigazione, per la parte che riguarda ciascun destinatario.

Per le spedizioni che il mittente, come prevede l'art. 28 delle *Condizioni e Tariffe* del servizio di cui si tratta, intendesse eseguire a tariffa generale, in luogo della lettera di vettura, deve essere compilata dal mittente stesso, se trattasi di trasporti dall'Italia agli scali esteri, oppure dalla Società Veneziana di navigazione, se trattasi di trasporti in senso inverso, la lettera di porto ordinaria valevole per il servizio interno italiano.

5. **Trasporti da o per stazioni non ammesse al servizio diretto.** — I trasporti provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato, aventi soltanto il servizio a grande velocità, oppure il servizio a piccola velocità ordinaria limitato, e perciò non ammesse al servizio cumulativo diretto di cui trattasi, i quali, venissero dal mittente appoggiati ad una stazione ammessa per l'inoltro ad uno dei porti esteri in base alle condizioni ed ai prezzi del servizio cumulativo medesimo, debbono essere accompagnati, oltrechè dalla ordinaria nota di spedizione o lettera di porto valevole per il tratto fra la stazione non ammessa e quella ammessa, dalla lettera di vettura, conforme all' Allegato 6 alle *Condizioni e Tariffe*, compilata dallo speditore per l'ulteriore percorrenza e dagli altri documenti necessari per dar corso alla nuova spedizione.

Anche pei trasporti da stazioni di altre Amministrazioni secondarie italiane in contatto con le Ferrovie dello Stato, la lettera di vettura per l'ulteriore inoltro dalla stazione di con-

tatto ammessa al presente servizio cumulativo, deve essere compilata dallo speditore.

Il duplicato della lettera di vettura deve essere sempre, come di regola, restituito al mittente, dalla stazione di ricarteggio a mezzo della stazione di originaria provenienza.

Gli altri due tagliandi vengono inoltrati con la merce allegando ad uno di essi, per la consegna al destinatario, il documento relativo alla spedizione originaria e tutti quegli altri che si riferissero alla nuova spedizione.

Relativamente poi alle spedizioni in senso inverso, cioè dagli scali esteri a località italiane non ammesse al servizio cumulativo, la stazione incaricata del ricarteggio compila d'ufficio il documento di trasporto, a grande od a piccola velocità secondo il caso, necessario per il proseguimento della merce, allegandovi un tagliando della lettera di vettura originaria, redatta dalla Società Veneziana di navigazione, la polizza di carico e gli altri documenti da consegnarsi al destinatario.

I trasporti in provenienza da stazioni di ferrovie estere, che fossero destinati a scali esteri ammessi a questo servizio, ovvero che provenissero da detti scali e fossero destinati a stazioni di ferrovie estere, possono aver luogo in base al servizio cumulativo di cui si tratta, purchè siano appoggiati ad intermediari presso le stazioni di confine od altre italiane intermedie, a cura dei quali deve essere provveduto allo svincolo delle originarie spedizioni ed alla successiva rispedizione, non ammettendosi per siffatti trasporti nè il carteggio diretto, nè la rispedizione d'ufficio.

6. **Spese anticipate.** — Per le spedizioni di cui si tratta non possono essere accordate per qualsiasi titolo, spese anticipate ai mittenti. Soltanto nelle rispedizioni di merci provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato, non ammesse al servizio diretto, o da stazioni di altre Amministrazioni secondarie in contatto colle Ferrovie medesime, le stazioni incaricate della rispedizione possono gravare come spesa anticipata, esente da provvigione, le somme che rappresentano il porto e le altre spese relative al trasporto anteriore: somme

che devono essere sempre giustificate da documenti, da allegarsi alla lettera di vettura.

7. **Merci escluse dal trasporto od ammesse condizionatamente.** — Le stazioni debbono tener ben presente l'esclusione dal servizio di cui si tratta di talune merci tassativamente specificate nella nomenclatura e classificazione annessa alle *Condizioni e Tariffe* e nel relativo art. 7, affinchè non avvengano erronee accettazioni di merci non ammesse.

Per quelle che possono essere ammesse condizionatamente, le stazioni riceveranno, di volta in volta, le opportune istruzioni dalla Direzione Compartimentale da cui dipendono, alla quale sono da deferirsi le domande degli speditori, intese a prendere accordi preventivi per il trasporto.

Riguardo alle partite di merci di 30 tonnellate o più, per le quali, conforme all'art. 13, ultimo capoverso, delle dette *Condizioni*, l'accettazione è subordinata alla possibilità del carico nel piroscafo, la stazione di partenza, venendo dal mittente preavvisata una partita in simili condizioni, deve tosto informarsi presso la Società Veneziana di navigazione, per il tramite della stazione-transito di mare ove dovrebbe essere imbarcata la merce, se questa può essere caricata col primo piroscafo, ed accetterà la spedizione soltanto quando abbia ricevuto risposta affermativa.

8. **Riscossione dei prezzi di trasporto, delle tasse e spese accessorie.** — L'art. 10 delle *Condizioni e Tariffe* specifica per quali trasporti è obbligatoria l'affrancazione delle tasse, quali possono eseguirsi in affrancato od in assegnato a scelta del mittente ed in quali valute sono da riscuotersi i vari diritti.

Le spedizioni da stazioni delle Ferrovie dello Stato non ammesse al servizio cumulativo di cui trattasi, eseguite con appoggio ad una stazione ammessa, possono essere effettuate tanto in porto affrancato, quanto in assegnato; quando trattasi di spedizioni in affrancato la stazione non ammessa, oltre a riscuotere le tasse per il percorso fino alla più prossima stazione ammessa, deve richiedere alla stazione medesima quale importo è da esigere a titolo di deposito, per l'affrancazione delle tasse di trasporto ed altre riguardanti il percorso

dalla stazione ammessa allo scalo estero di destinazione. Per tale deposito, che deve essere fatto risultare sul documento di trasporto, la stazione non ammessa emette la nota di affrancazione Mod. I-462, secondo le norme stabilite per il servizio internazionale. Il deposito viene liquidato allorchè giunge dalla stazione ammessa la rivalsa per l'ammontare delle anzidette tasse e spese.

I trasporti provenienti da altre Amministrazioni italiane in contatto con la Rete dello Stato, possono essere pure effettuati tanto in affrancato, quanto in assegnato; nel caso di spedizioni in affrancato l'Amministrazione in contatto deve pagare, nei modi d'uso, le tasse e spese afferenti l'ulteriore percorso.

Per la riscossione od il pagamento in valuta d'oro, od in valuta cartacea, coll'eventuale aumento dell'aggio, degli importi rappresentanti spese anticipate od assegni, e per l'incasso in valuta cartacea, coll'eventuale aggio, dei diritti doganali d'entrata in Italia, le stazioni si devono attenere alle norme vigenti in materia per i trasporti in servizio internazionale.

Delle tasse e spese maturatesi fino all'arrivo delle merci alle stazioni-transiti di mare, sulle spedizioni per le quali è obbligatoria l'affrancazione, le stazioni stesse, a sensi del 4° alinea del citato art. 10 delle *Condizioni e Tariffe*, debbono fare rivalsa su quelle mittenti, le quali devono provvedere per l'incasso dagli speditori dell'ammontare delle tasse e spese in parola.

Per i trasporti destinati a scali esteri, coi quali il servizio si effettua mediante trasbordo, essendo obbligatoria l'affrancazione fino a destino, le stazioni mittenti debbono rivolgersi telegraficamente, per il tramite della stazione-transito di mare per la quale è da inoltrarsi la merce, all'Agenzia della Società Veneziana di navigazione per conoscere l'ammontare da esigersi per le tasse di trasporto dallo scalo estero ammesso al servizio diretto a quello non ammesso, ed incassano dal mittente, a titolo di deposito, la somma indicata dalla predetta Agenzia; quindi devono emettere il relativo Mod. *I*-462, indicando l'ammontare del deposito sulla lettera di vettura,

salvo a liquidare il deposito stesso, colle modalità più sopra ricordate, all'atto del ricevimento della corrispondente rivalsa eseguita dalla stazione-transito. Qualora l'Agenzia non fosse in grado di dare tale notizia, le stazioni devono esigere, per l'affrancazione delle tasse di trasporto suddette, il deposito in ragione del triplo del prezzo di trasporto complessivo fino allo scalo estero di trasbordo, come prescrive il ripetuto art. 10 delle *Condizioni e Tariffe.*

Per i trasporti in affrancato, provenienti da stazioni non ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo, la stazione ammessa, incaricata della rispedizione in base al servizio cumulativo, si deve assicurare, prima di eseguire la rispedizione, che il mittente abbia effettivamente versato il deposito occorrente per l'affrancazione di tutte le spese di trasporto e delle altre spese da pagarsi a partenza. Qualora risulti che il mittente non versò alcun deposito, o lo fece in misura insufficiente, la stazione incaricata della rispedizione, per il tramite di quella di originaria provenienza della merce, invita lo speditore a regolarizzare il deposito e lo avverte che, in caso diverso, non potrebbe darsi corso alla rispedizione in servizio cumulativo fino allo scalo estero di destinazione.

In caso di rifiuto, devonsi domandare al mittente stesso le sue disposizioni seguendo le norme vigenti per la giacenza delle merci.

Per le spedizioni dagli scali esteri, eseguite in porto affrancato, le stazioni italiane destinatarie, verificando delle deficienze sulle tasse pagate dallo speditore, devono curarne l'incasso dal destinatario prima della riconsegna della merce.

Parimente devono essere riscosse dal destinatario, anche se trattasi di spedizioni in affrancato, le sopratasse nel caso di abusi e quelle di maggior percorso per interruzione di linea o per modificazione al contratto di trasporto.

9. — **Modificazioni al contratto di trasporto.** — Le disposizioni del mittente per le modificazioni al contratto di trasporto ammesse dall'art. 12 delle *Tariffe e Condizioni*, debbono esser date per il tramite della stazione di partenza, se trattasi di

spedizioni dall'Italia, oppure della stazione-transito di mare, se trattasi di spedizioni dagli scali esteri.

Le stazioni medesime inoltrano dette disposizioni alla stazione italiana od allo scalo marittimo estero incaricati di darvi esecuzione, per la stessa via per la quale fu inoltrata la merce, e per mezzo delle stesse Amministrazioni interessate nel trasporto.

10° **Elenchi di consegna dei trasporti in provenienza dagli scali esteri.** — La consegna dei trasporti dalla Società Veneziana di navigazione alle stazioni-transiti di mare deve esser fatta, colla presentazione di tutti i documenti prescritti, a mezzo di elenchi conformi a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato, sui quali devono essere scritturati tutti i trasporti in arrivo dagli scali esteri, compresi quelli di peso fino a 100 chilogrammi in destinazione delle località servite dalle stazioni-transiti di mare e dei quali trattano i punti 18°, 19° e 20°.

In base ai citati elenchi, da compilarsi in duplice esemplare con tutte le indicazioni richieste dallo stampato e numerati progressivamente nello stesso modo degli elenchi Mod. I-529, la Società Veneziana di navigazione stabilisce le somme che deve riscuotere o pagare, e quindi sugli elenchi stessi deve indicare nelle apposite colonne, per ogni trasporto, oltre gli estremi di spedizione, tutti gli importi relativi a tasse, spese assegni, ecc.

Le stazioni di transito hanno l'obbligo di accertare l'esattezza delle tasse e spese che debbono pagare o riscuotere.

11. **Registri delle spedizioni dei transiti.**— I trasporti ricevuti dalla Società Veneziana debbono essere scritturati dalle stazioni-transiti di mare in separato registro spedizioni, il cui numero di registrazione comincerà col N. 1 il 1° gennaio e terminerà il 31 dicembre di ogni anno. Sulla lettera di vettura, che deve scortare il trasporto fino a destinazione, le precitate stazioni di transito devono apporre il bollo a data ed indicare il numero sotto il quale i trasporti furono scritturati nel proprio registro.

Le stazioni di transito devono inscrivere a proprio debito sul detto registro le tasse spettanti alle Ferrovie dello Stato pei trasporti in affrancato ed a proprio credito, nella colonna *Presa a domicilio*, tutte le tasse e spese pagate alla Navigazione pei trasporti in assegnato.

Gli importi tanto a debito, quanto a credito, debbono sempre concordare con gli elenchi di consegna di cui al punto precedente.

12. **Riassunti delle spedizioni dei transiti.** — Le stazioni-transiti di mare debbono scritturare, giorno per giorno, in appositi riassunti spedizioni Mod. I-418, da intestarsi « *Servizio colla Società Veneziana di navigazione a vapore* », tutti i trasporti ricevuti dalla Navigazione medesima.

I totali dei suddetti riassunti, che devono concordare con quelli del relativo registro, sono da inscriversi sotto quelli dei riassunti pei trasporti in servizio internazionale, formando un solo totale per riportarlo nel riepilogo di cui all'art. 18 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

13. **Tasse e spese da esporsi dalla Navigazione sulle lettere di vettura.** — Le stazioni-transiti di mare devono accertare che le tasse, gli assegni, le spese, l'aggio, ecc., in assegnato, corrisposti alla Società Veneziana di navigazione, siano indicati, escluse le tasse di porto che debbono essere esposte in complesso dalla stazione destinataria, dettagliamente dalla Società stessa nelle apposite sedi dalla lettera di vettura che scorta la merce fino a destinazione, invitando quest'ultima Società a fare le opportune aggiunte qualora non avesse a ciò provveduto.

Le stazioni di transito devono accertare inoltre che sulle lettere di vettura delle spedizioni affrancate, compilate dalla menzionata Società Veneziana di navigazione, siano esposte, in complesso, le tasse di porto relative al percorso dallo scalo marittimo estero ammesso alla stazione italiana di destinazione, nonchè le altre tasse e spese, comprese quelle che eventualmente fossero da riscuotersi in assegnato, facendo praticare in caso diverso le occorrenti aggiunte.

14. **Registro degli arrivi ai transiti.** — Le stazioni-transiti di

mare debbono scritturare in apposito registro arrivi, i trasporti in provenienza dall' Italia ed in destinazione degli scali marittimi esteri.

Sul predetto registro degli arrivi le stazioni-transiti di mare devono scritturare a proprio debito le tasse, assegni e spese pei trasporti in assegnato (compreso l'eventuale aggio), dopo, beninteso, avere applicato ai trasporti medesimi le tasse afferenti il percorso ferroviario italiano, ed a proprio credito, nella colonna *Consegna a domicilio*, le tasse dovute alla Navigazione per il percorso marittimo sui trasporti in affrancato.

Gli importi tanto a debito, quanto a credito, scritturati in detto registro, devono concordare con quelli risultanti dagli elenchi di consegna Mod. I-529, di cui al punto seguente, ad eccezione delle somme riguardanti i trasporti che, eventualmente, non fossero stati consegnati alla Navigazione nella quindicina.

15. **Elenchi di consegna dei trasporti destinati agli scali esteri.** — La consegna alla Società Veneziana di navigazione dei trasporti destinati agli scali esteri deve essere fatta dalle stazioni-transiti di mare, colla presentazione di tutti i documenti prescritti, a mezzo degli elenchi Mod. I-529, da compilarsi in doppio esemplare dalle stazioni suddette e da numerarsi progressivamente dal 1° Gennaio al 31 Dicembre di ogni anno.

Tutti i trasporti devono essere inscritti sugli elenchi con lo stesso ordine di arrivo e con tutte le indicazioni richieste dallo stampato, comprese quindi quelle relative alle tasse, alle spese, agli assegni, ecc., che si debbono riscuotere o pagare. Sui tagliandi delle lettere di vettura la stazione di transito consegnante deve apporre il bollo con la data in cui avviene la consegna, indicandovi altresì il numero corrispondente a quello progressivo dell' elenco.

Negli elenchi di consegna sono pure da comprendersi le spedizioni di peso fino a 100 chilogrammi accettate dalle stazioni-transiti di mare sotto il regime della Tariffa A (punto 18).

16. **Riassunti degli arrivi dei transiti.** — All' appoggio dei tagliandi delle lettere di vettura che le stazioni-transiti di mare

trattengono (punto 4°) e sui quali debbono figurare in dettaglio tutte le tasse, gli assegni, le spese, ecc., le stazioni stesse devono compilare, giorno per giorno, appositi riassunti arrivi Mod. I-427, da intestarsi « *Servizio colla Società Veneziana di navigazione a vapore* ».

I totali dei suddetti riassunti, che devono concordare con quelli del relativo registro, sono da inscriversi sotto quelli dei riassunti pei trasporti in servizio internazionale, formando un solo totale per riportarlo nel riepilogo di cui all' art. 18 dell' Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

17. **Trasporti destinati a scali marittimi esteri mediante trasbordo. Depositi. Rivalse.** — I trasporti in destinazione di scali marittimi esteri, pei quali il servizio si fa mediante trasbordo in quelli ammessi, devono essere considerati dalle stazioni-transiti di mare, agli effetti di cui ai precedenti punti, alla stessa stregua di quelli destinati agli scali esteri partecipanti al servizio diretto.

Le somme dovute alla Società Veneziana di navigazione per il percorso dallo scalo marittimo di trasbordo a quello definitivo, devono essere corrisposte in base agli elenchi di consegna indicati al punto 15°, e le stazioni di transito devono fare rivalsa delle somme stesse, col ricarteggio della nota di affrancazione, sulla stazione di partenza, tenendo anche conto di tutte le altre spese che eventualmente si fossero maturate a carico delle spedizioni.

La Società Veneziana di navigazione deve rilasciare apposita ricevuta delle somme afferenti il percorso oltre lo scalo marittimo estero ammesso, la quale deve essere allegata dalle stazioni-transiti di mare alla nota di affrancazione, a maggiore intelligenza dello speditore.

Qualora la stazione mittente, per i trasporti predetti, avesse omesso di allegare alla lettera di vettura la nota di affrancazione, la stazione di transito, prima di consegnare il trasporto alla Società Veneziana, deve farsi indicare — in via telegrafica — dalla stazione mittente, l'importo del deposito effet-

tuato a termini di tariffa per farne menzione sulla lettera di vettura, chiedendo, in pari tempo, l'invio della nota di affrancazione.

Le stazioni-transiti di mare debbono egualmente eseguire rivalsa sulle stazioni mittenti delle spese che prima dell' arrivo si fossero maturate a carico dei trasporti pei quali l' affrancazione è obbligatoria, per quanto destinati a scali marittimi esteri ammessi al servizio diretto, nonchè dei dazi e spese doganali dei quali il mittente avesse domandato l'affrancazione.

18. **Scritturazioni relative ai trasporti di peso fino a 100 kg. in partenza dalle stazioni-transiti di mare.** — In relazione all' art. 6 della Convenzione vigente colla Società Veneziana di navigazione, i trasporti di peso fino a 100 kg. accettati dalle stazioni-transiti di mare per l'inoltro agli scali esteri (tanto in porto affrancato, quanto in porto assegnato e pei quali alla ferrovia spettano le quote per tasse di porto, provvigioni sugli assegni, ecc., come se provenienti da oltre), debbono essere scritturati dalle stazioni medesime nei registri e nei riassunti delle spedizioni del servizio internazionale (locale) sui quali devono essere iscritte a debito le tasse e spese incassate per le spedizioni franche. Inoltre, per completare le scritture, le predette stazioni di transito debbono considerare i trasporti medesimi al pari di quelli provenienti da oltre, e quindi li devono inscrivere nei registri e nei riassunti degli arrivi, come è indicato nei precedenti punti 14° e 16°, prendendo debito delle tasse e spese assegnate spettanti alle Ferrovie, degli assegni, ecc. Si accreditano poi, nel modo stabilito per gli altri trasporti, nella colonna relativa alla «*Consegna a domicilio*», delle tasse e spese che, per le spedizioni in affrancato, vengono corrisposte alla Società Veneziana di navigazione pel percorso marittimo.

Per la consegna dei trasporti alla Società Veneziana di navigazione si devono osservare le modalità fissate nel punto 15° per gli altri trasporti in provenienza da oltre le stazioni-transiti di mare.

Per i trasporti destinati a scali marittimi esteri, pei quali il servizio si fa mediante trasbordo, le suddette stazioni di transito devono riscuotere dalle parti il prescritto deposito da

liquidarsi, dopo averlo assunto a debito, nei modi stabiliti pel servizio internazionale non appena alla Società Veneziana di navigazione sia stata corrisposta la somma dovutale.

19. **Trasporti di peso fino a 100 kg. accettati dalla Navigazione.** — Pei trasporti di peso fino a 100 chilogrammi in destinazione di scali esteri, eventualmente accettati negli Uffici locali della Società Veneziana di navigazione, questa funziona come Agenzia delle Ferrovie e quindi prima di eseguire la consegna degli altri trasporti per oltre, deve rimettere alle stazioni di transito apposito prospetto, munito del proprio timbro a umido, dei predetti trasporti da essa accettati, con l'indicazione, per ognuno, delle tasse e spese spettanti alle Ferrovie dello Stato.

L'importo totale di detto prospetto deve essere inscritto, di volta in volta, a credito delle Ferrovie medesime, negli elenchi di consegna da presentarsi dalla Società Veneziana di navigazione.

Dell'importo suddetto le stazioni di transito devono assumere complessivamente debito, inscrivendolo nei registri e nei riassunti delle spedizioni, coll'annotazione: « *Quota ferroviaria delle spedizioni fino a kg.* 100 *accettate dalla Società Veneziana di navigazione* ». Ai relativi riassunti spedizioni è da allegarsi il prospetto di cui sopra.

Per questi trasporti, tanto sulla lettera di vettura, quanto sulle altre scritturazioni, il numero di spedizione deve essere preceduto da uno zero, per poterli distinguere da quelli consimili accettati dalle locali stazioni di transito.

20. **Scritturazioni dei trasporti di peso fino a 100 kg. diretti alle stazioni-transiti di mare.** — Dei trasporti di peso fino a 100 chilogrammi, in provenienza dagli scali marittimi esteri ed in destinazione delle stazioni-transiti di mare, i quali, a termini della Convenzione, sono sempre da rimettersi alle stazioni stesse per la consegna al destinatario, la Società Veneziana di navigazione deve eseguire la consegna a mezzo dei consueti elenchi e nel modo stabilito, per le altre merci, al punto 10°, presentando la lettera di vettura e gli altri documenti e corrispondendo le tasse, le provvigioni sugli assegni, ecc., come se i trasporti fossero destinati oltre la stazione di transito.

Tali trasporti devono essere scritturati nei registri e nei riassunti delle spedizioni, al pari di quelli destinati oltre, prendendo debito delle tasse e spese riscosse, e credito, nella colonna intestata « *Presa a domicilio* », delle tasse, spese, assegni, ecc. pagati alla Società Veneziana di navigazione. Allo scopo poi di completare le scritture, anche questi trasporti devono essere inscritti nei registri e nei riassunti degli arrivi del servizio internazionale (locale) sui quali deve esser preso debito di tutte le tasse e spese in assegnato, nonchè degli assegni da riscuotere dal destinatario. In conseguenza, per tali trasporti, alle tasse e spese, debitamente verificate, corrisposte alla Società Veneziana di navigazione, sono da aggiungersi quelle relative al percorso ferroviario, tenendo presente che le tasse di porto debbono essere esposte complessivamente per tutto il percorso e che, pei medesimi trasporti, spettano alle Ferrovie dello Stato le quote per tasse di porto, provvigioni sugli assegni, ecc., come se fossero destinati oltre la stazione-transito di mare.

21. **Spese doganali.** — Le operazioni doganali nelle stazioni-transiti di mare vengono eseguite dalla Società Veneziana di navigazione, la quale provvede al ricupero, dal destinatario, delle spese doganali relative ai trasporti in esportazione, salva l'eventualità in cui il mittente ne avesse prescritta l'affrancazione, nel qual caso le stazioni di transito suddette devono corrispondere alla Società Veneziana, contro ritiro dei documenti giustificativi ed in base agli elenchi di consegna da essa compilati, le spese doganali medesime. A mezzo di rivalsa e col ritorno della nota di affrancazione, le nominate stazioni di transito si pareggiano poi degli importi relativi, avendo cura di allegare alla medesima i documenti suddetti.

Per le spese doganali in assegnato, relative ai trasporti in importazione, le stazioni-transiti di mare devono corrispondere alla Società Veneziana di navigazione, contro ritiro dei documenti giustificativi, le somme da essa regolarmente iscritte, per tale titolo, negli elenchi di consegna, e che dalla medesima Società sono state indicate nello spazio apposito dei tagliandi della lettera di vettura, alla quale sono da allegarsi

i documenti predetti. Delle somme così corrisposte le stazioni di transito si devono accreditare nei registri e nei riassunti delle spedizioni, nella colonna « *Presa a domicilio* », come dal punto 11°.

Per le merci d'importazione, in transito nelle ripetute stazioni, inoltrate a destino con bolletta di cauzione, con bolletta di legittimazione o con bolletta di entrata valida per la legittimazione, la Società Veneziana lascia ad esclusivo profitto delle Ferrovie dello Stato una parte delle proprie quote relative alle operazioni doganali, e precisamente la tassa di custodia prevista dalle *Tariffe e Norme per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali*. Per le spedizioni in assegnato, la tassa predetta, spettante alle Ferrovie, viene gravata a parte e con indicazione speciale sui documenti di trasporto, e per le spedizioni in affrancato deve essere corrisposta dalla Società Veneziana di navigazione colle altre tasse e spese, ma esposta sugli elenchi di consegna in una colonna separata e sui documenti con apposita indicazione.

22. **Sopratasse per le operazioni di transito.** — Le sopratasse relative alle operazioni di transito nelle stazioni di Venezia Marittima ed Ancona Porto devono essere da esse suddivise fra le Ferrovie dello Stato e la Società Veneziana di navigazione nei modi stabiliti, tenendo presente che della quota afferente il percorso ferroviario, o di quella concernente il percorso marittimo, deve farsi cenno sul tagliando della lettera di vettura da allegarsi al riassunto, esponendola colla lettera « *S* » (sopratassa) al disotto della tassa di porto relativa al percorso ferroviario od a quello marittimo, da distinguersi rispettivamente colla lettera « *F* » (ferroviario) o « *M* » (marittimo).

Nelle stazioni di transito di Bari, Brindisi stazione e Catania la sopratassa di cui sopra, sempre quando sia stata incassata o debba incassarsi dalle stazioni ferroviarie, è da corrispondersi alla Società Veneziana di navigazione che effettua le relative operazioni.

23. **Tasse di sosta, magazzinaggio ecc.** — Le tasse di sosta di magazzinaggio e tutte le altre tasse accessorie di cui all'art. 6 della Convenzione e relativa tariffa, delle quali dovessero es-

sere gravati i trasporti, devono riprendersi o corrispondersi, a mezzo degli elenchi di consegna, alla Società Veneziana di navigazione seguendo, in massima, le modalità indicate per le altre tasse e spese.

24. **Assegni.** — Nonostante che gli assegni vengano pagati, nei rapporti fra le Ferrovie dello Stato e la Società Veneziana di navigazione, al momento della consegna dei trasporti nelle stazioni di transito, è inteso che gli assegni medesimi sono corrisposti al mittente soltanto quando ne sia di fatto avvenuto l'incasso dal destinatario.

In proposito quindi le stazioni-transiti di mare e la Società Veneziana di navigazione, devono farsi reciprocamente le opportune comunicazioni, come dal punto 26°. Le dette stazioni devono ritornare a quelle mittenti l'avviso di incasso degli assegni gravati su trasporti in esportazione quando lo ricevono dalla Società Veneziana completato di tutte le indicazioni prescritte a prova del pagamento effettuato dal destinatario, e devono rimettere, alla stessa Società Veneziana, gli avvisi di incasso degli assegni a carico dei trasporti in importazione, non appena restituiti dalle stazioni di arrivo regolarmente completati per l'avvenuta riscossione dell'assegno dalla parte.

25. **Aggio sugli assegni e sulle spese anticipate per porto anteriore.** — Siccome gli assegni e le spese anticipate rappresentanti porto anteriore gravati sui trasporti provenienti o destinati agli scali marittimi esteri debbono essere corrisposti in valuta di franchi d'oro, così le stazioni-transiti di mare si devono regolare come appresso.

Per le spedizioni dagli scali marittimi esteri le dette stazioni di transito devono verificare che la Società Veneziana di navigazione siasi portata a credito, mediante analoga iscrizione nell'apposita colonna dei proprii elenchi di consegna, l'eventuale aggio sugli assegni e sulle spese anticipate, computato in base al cambio della Borsa di Roma, conosciuto nel giorno della consegna dei trasporti.

Per le spedizioni destinate agli scali marittimi esteri le ripetute stazioni di transito devono addebitare alla Società

Veneziana di navigazione iscrivendolo nell'apposita colonna degli elenchi Mod. I-529, l'aggio sugli assegni e sulle spese anticipate, determinandolo pure in base al cambio della Borsa di Roma del giorno della consegna dei trasporti alla Società medesima.

L'aggio applicato sugli assegni e sulle spese anticipate riferibili ai trasporti in provenienza dagli scali marittimi esteri deve essere inscritto, dalla Società Veneziana di navigazione, fra le somme da riscuotersi all'arrivo, con l'indicazione « *Aggio del ... %* », sui tagliandi della lettera di vettura da presentarsi dalla medesima Società e che dovono accompagnare la merce fino a destino. Per gli assegni, deve esser pure fatto cenno dell'aggio sull'avviso d'incasso rimesso dalla Società Veneziana.

Similmente l'aggio sugli assegni e sulle spese anticipate pei trasporti in destinazione degli scali marittimi esteri deve essere esposto, coll'indicazione « *Aggio del ... %* », tanto sul tagliando della lettera di vettura, che viene trattenuto dalle stazioni di transito, quanto su quello da consegnarsi alla Società Veneziana di navigazione per accompagnare la merce fino a destino. Per gli assegni deve farsi menzione dell'aggio anche sull'avviso d'incasso, come si è accennato sopra.

26. **Ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni e relative provvigioni.** — Per il ritorno, da parte della Società Veneziana di navigazione, degli avvisi d'incasso di assegni gravati su trasporti in destinazione di scali marittimi esteri, essa deve iscrivere nei propri elenchi di consegna, nei quali deve fare figurare tali avvisi d'incasso, la quota di provvigione dovutale, della quale le stazioni di transito devono pareggiarsi accreditandosene nel conto corrente alla voce « *Provvigioni su assegni pagate alla Società Veneziana di navigazione a vapore* ».

Alla fine della quindicina deve essere compilato uno speciale elenco a credito, da intestarsi « *Provvigioni su assegni pagate alla Società Veneziana di navigazione a vapore* », nel quale devonsi indicare tutti gli estremi delle spedizioni, l'importo degli assegni e quello della relativa provvigione.

L'elenco stesso deve essere allegato all'estratto del conto corrente Mod. I-437 od I-502ª.

Nel caso poi di assegni, gravati sui trasporti predetti, annullati o ridotti per ordine del mittente, la Società Veneziana di navigazione riprende, coi propri elenchi di consegna, l'importo totale o ridotto di tali assegni, coll'aggio relativo, e si accredita della provvigione corrispondente.

Delle somme riprese dalla Società Veneziana di navigazione per annullamento o per riduzione di assegni, le stazioni di transito si pareggiano mediante rivalsa sulle stazioni mittenti; come pure si pareggiano delle somme pagate alla Società medesima a titolo di provvigione, accreditandosene nel conto corrente nel modo sopra indicato.

Per il ritorno, da parte delle stazioni-transiti di mare, degli avvisi d'incasso degli assegni gravati su trasporti in provenienza dagli scali marittimi esteri, esse devono iscrivere nei propri elenchi di consegna Mod. 1-529, nei quali fanno figurare tali avvisi d'incasso, la quota di provvigione dovuta alla Rete dello Stato, assumendone debito nel conto corrente al titolo « *Introiti diversi* » e compilando uno speciale Mod. I-445 intestato « *Provvigioni sugli assegni, riscosse dalla Società Veneziana di navigazione a vapore* », sul quale devono essere indicati tutti gli estremi dei trasporti, l'importo degli assegni e quello della relativa provvigione.

Nel caso di assegni, pure gravati sui trasporti in importazione, annullati o ridotti per ordine del mittente, le stazioni di transito, al ricevimento della corrispondente rivalsa da parte delle stazioni destinatarie, devono riprendere sulla Società Veneziana di navigazione, coi propri elenchi di consegna, l'importo totale o ridotto di tali assegni, coll'aggio relativo, e devono addebitare la Società medesima della provvigione spettante alla Rete dello Stato.

Della somma riscossa a titolo di provvigione dalla Società Veneziana, le stazioni di transito devono addebitarsi nel modo suindicato.

27. **Regolamento dei conti.** — Il regnolameto dei conti avviene sulla base degli elenchi di consegna, coi quali, come si è accennato, fra le singole stazioni di transito e la Società Veneziana di navigazione, si stabiliscono il debito e il credito per

tutte le spedizioni consegnate dalla Società stessa alle Ferrovie dello Stato, e viceversa.

Tale regolamento deve avvenire per ogni giorno in cui si eseguisce la consegna delle merci e per tutte le spedizioni consegnate nel giorno stesso, comprese le somme eventualmente inscritte negli elenchi per altri titoli inerenti ai trasporti effettuati in servizio cumulativo con la Società Veneziana di navigazione.

Per conseguenza ogni giorno nel quale si effettua la consegna si deve eseguire il bilancio nelle apposite sedi degli elenchi relativi ai trasporti consegnati e ricevuti, e stabilire poi il saldo complessivo debitore o creditore delle partite regolarmente inscritte in tali elenchi.

Uno dei due esemplari degli elenchi di consegna è da restituirsi, secondo il caso, alla Società Veneziana od alla stazione di transito consegnante, con la firma rispettivamente del Capo della stazione stessa o del Rappresentante della detta Società, in segno di accettazione dei trasporti inscrittivi.

Sugli elenchi Mod. I-529 è da apporsi il timbro a data della stazione di transito, timbro che la stazione stessa deve apporre anche sul consimile elenco da restituirsi alla Società Veneziana di navigazione pei trasporti da questa consegnati. Analogamente sugli elenchi di consegna che emette la Società Veneziana deve essere apposto il timbro ad umido di quest'ultima e così anche sull'elenco Mod. I-529 che essa deve restituire alla stazione di transito pei trasporsi ricevuti.

28. **Pagamento dei saldi.** — Il saldo risultante come dal punto precedente, dev'essere pagato o riscosso alla fine di ciascun giorno, dalle singole stazioni di transito nelle quali è avvenuta la consegna delle merci. dopo, beninteso, avere eseguito tutte le verifiche del caso anche per quanto concerne il bilancio e le somme inscritte nei registri della stazione e negli elenchi di consegna.

Trascorsi tre giorni dal termine suindicato senza che la Società Veneziana di navigazione abbia pagato il saldo a suo debito, il Capo della stazione di transito ne deve avvertire

telegraficamente e sotto la sua personale responsabilità, la rispettiva Direzione Compartimentale e il competente Controllo Prodotti.

29. **Differenze sul regolamento dei conti.** — Per le differenze che potessero emergere nella revisione delle tasse di porto ed accessorie, e nel riscontro delle spese anticipate, degli assegni, delle spese doganali, ecc., dai Controlli Prodotti di Torino e di Messina, vengono emessi a credito della Amministrazione ferroviaria, che è in disborso per somme in più corrisposte alla Società Veneziana di navigazione, o da questa in meno pagate, corrispondenti rilievi a debito della stazione-transito di mare interessata, la quale ne deve curare l'incasso dalla Società Veneziana di navigazione, comprendendone gli importi negli elenchi di consegna, ed allegando ai medesimi i rilievi, dopo averne opportunamente completata la parte di sua spettanza.

Riscontrando poi la Società Veneziana di navigazione delle differenze nelle somme addebitatele ed accreditatele dalle stazioni di transito, che non fossero state rilevate dai prefati Controlli, o ritenendo insussistenti, in tutto od in parte, i rilievi da questi ultimi emessi sulle dette stazioni, ne deve dare avviso ai Controlli stessi a mezzo di corrispondenza.

I Controlli, riconoscendo regolari siffatte differenze od ammettendo la insussistenza totale o parziale dei rilievi controversi, fanno luogo all'emissione di corrispondenti rilievi a credito sulla stazione di transito interessata, la quale deve provvedere all'inscrizione di essi negli elenchi di consegna.

Le stazioni di transito debbono sempre verificare i rilievi di cui al presente punto, facendo ai menzionati Controlli le comunicazioni del caso per quelli che non fossero riconosciuti regolari.

30. **Conservazione degli elenchi di consegna.** — Gli esemplari del Mod. I-529 restituiti firmati dalla Società Veneziana di navigazione e quelli del modello consimile rimessi da questa ultima Società, sono da conservarsi, bene ordinati, in atti dalle stazioni di transito.

Art. 36.

Servizio con la Società Ungherese di Navigazione a vapore.

1. **Stazioni di scambio dei trasporti.** — I trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo italo-ungherese, via Fiume, si scambiano, con la Società Ungherese di Navigazione a vapore, nei transiti di mare di Venezia ed Ancona.

2. **Condizioni di trasporto.** — Il servizio di cui trattasi è limitato ai trasporti a *piccola velocità* e per esso valgono in genere le disposizioni in vigore per quello diretto italo-austro-ungarico, in quanto non sia diversamente disposto dalla tariffa.

Pertanto le stazioni, riguardo all'accettazione, alla tassazione, all'eseguimento ed alla riconsegna dei trasporti appartenenti a detto servizio, si devono attenere di regola alla *Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da o per l'estero* (edizione 10 ottobre 1901) tenendo conto delle norme speciali che, a schiarimento della tariffa relativa al servizio nominato, si dànno qui appresso.

3. **Documenti di trasporto.** — I trasporti debbono essere scortati dalle lettere di vettura nel modello stabilito dalla Convenzione internazionale di Berna. Esse possono essere redatte, oltre che nelle lingue *francese o tedesca*, anche in quella *italiana* (per le spedizioni dall'Italia) ed *ungherese* (per le spedizioni dall'Ungheria). La Società di navigazione s'incarica delle relative traduzioni: in lingua italiana, sui documenti dei trasporti destinati in Italia; in lingua ungherese, su quelli dei trasporti in senso inverso.

Oltrechè dalle lettere di vettura, le spedizioni in partenza dall'Italia sono scortate da due fogli di via, Mod. *I*-129, stampati in italiano ed in tedesco, e quelle in partenza dall'Ungheria da un foglio di via redatto in italiano ed ungherese.

Un esemplare del foglio di via ed un tagliando della lettera di vettura sono da trattenersi, per ognuno dei trasporti diretti in Ungheria, dai transiti di Venezia e di Ancona per essere trasmessi al Controllo Prodotti di Torino allegati ai riassunti arrivi, di cui al successivo punto 19°, mentre l'altro

esemplare del foglio di via deve scortare la merce fino a destino insieme alla lettera di vettura.

4. **Applicazione della tariffa**. — Non potendo i trasporti essere eseguiti sotto il regime del servizio di cui trattasi se il mittente non ne abbia fatta tassativa domanda sulla lettera di vettura, si fa obbligo alle stazioni di invitare gli speditori ad attenersi a questa prescrizione, ogni qualvolta essi intendano di fruire del suddetto servizio.

5. **Istradamento delle spedizioni**. — Le stazioni debbono esigere che gli speditori espongano sulla lettera di vettura, non soltanto che il trasporto deve aver luogo con transito marittimo, ma altresì per quale precisamente delle due vie di *Ancona-Fiume* o *Venezia-Fiume* deve essere istradato, senza di che il trasporto medesimo non deve aver luogo in base a questo servizio cumulativo.

Le stazioni debbono curare che sul duplicato della lettera di vettura, da rilasciarsi al mittente a titolo di ricevuta della merce, sia sempre riportata anche la indicazione della via da far seguire al trasporto, a norma di quanto precede, rettificando o completando, se occorre, tale indicazione, onde essa risulti identica a quella esposta sulle altre due parti della lettera di vettura.

6. **Note di affrancazione**. — Le stazioni possono fare uso delle note di affrancazione soltanto per l'ammontare dei dazi doganali. Per quanto concerne il deposito da versarsi alle stazioni di partenza, queste devono attenersi alle norme in proposito vigenti per gli altri servizi internazionali.

7. **Trasporti di recipienti vuoti usati**. — Essendo dalla tariffa stabiliti, pel percorso marittimo ed ungherese, prezzi diversi pei recipienti vuoti usati, secondochè essi siano o non di ritorno, si richiama in particolar modo l'attenzione delle stazioni sulla necessità di richiedere, agli speditori di recipienti vuoti usati di ritorno, la presentazione anche del documento comprovante l'avvenuto trasporto a pieno, allegando il documento stesso alla lettera di vettura della spedizione dei recipienti vuoti, e facendone particolareggiata menzione sui fogli di via.

8. **Trasporti da e per gli Stati esteri, in transito dell'Italia.** — I trasporti in provenienza o in destinazione della Francia, della Svizzera, della Germania, dell'Austria, ecc., rispettivamente destinati in Ungheria o di là provenienti, non possono essere effettuati in base alla tariffa ed alle condizioni del servizio italo-ungherese, via Fiume, se non quando siano rispediti, a cura di un incaricato dello speditore e quindi con assoluta esclusione del ricarteggio d'ufficio, in una delle stazioni di confine, e cioè: *Ventimiglia, Modane, Domodossola, Luino, Chiasso, Peri, Pontebba* e *Udine*, pei trasporti provenienti dagli altri Stati esteri e destinati in Ungheria.

I trasporti in senso inverso possono essere rispediti, sempre a mezzo di un incaricato dello speditore, oltrechè nelle menzionate stazioni di confine anche in quelle di Ancona e Venezia.

9. **Trasporti da e per Modane.** — Pei trasporti da e per Modane, le tasse relative al percorso da Bardonecchia confine a Modane debbono essere sempre applicate dalla stazione di Modane locale.

10. **Formalità doganali.** — Le operazioni di dogana vengono eseguite nei transiti di mare, a cura dell'Agenzia Commerciale di transito, per la stazione di Venezia, e dell'agente doganale ferroviario per la stazione di Ancona.

11. **Modificazioni al contratto di trasporto.** — Per l'invio delle disposizioni suppletive del mittente, da redigersi in triplice esemplare sul Mod. *I*-487, le stazioni mittenti, riconosciute dette disposizioni regolari e consone al disposto dell'art. 15 della citata Convenzione, e purchè nei casi di nuova destinazione questa sia ammessa al servizio diretto per la merce costituente il trasporto, si debbono attenere alle seguenti norme:

a) accertato, con richiesta telegrafica diretta alla stazione-transito di mare, che la merce non è ancora colà giunta, o che è ivi giacente in attesa di imbarco, la stazione speditrice deve dare corso alle disposizioni del mittente secondo le norme in vigore (art. 29 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

b) qualora la merce sia già stata inoltrata per la via marittima, la stazione mittente deve trasmettere, *in piego postale raccomandato*, le disposizioni suppletive alla stazione di Fiume, la quale, o attenderà che la merce arrivi dal mare per darvi corso, od inoltrerà le disposizioni stesse per la loro esecuzione.

Le stazioni mittenti debbono esigere il pagamento dei telegrammi eventualmente richiesti per dar corso agli ordini del mittente sul percorso estero, ed inoltre cent. 5 per ogni copia dello stampato prescritto per le disposizioni suppletive, nonchè la tassa accessoria stabilita dalle tariffe interne per ogni modificazione al contratto di trasporto.

Le spese del piego postale raccomandato, spedito per l'avviso delle giacenze od altro, devono sempre gravare sulla merce: devono invece essere pagate direttamente dal mittente alla stazione di partenza quando trattasi della trasmissione di disposizioni del mittente medesimo.

Nel caso di cambiamento di destinazione o di ritorno della merce alla stazione di partenza, le modificazioni nella lettera di vettura debbono essere introdotte dalla stazione presso la quale la merce viene all'uopo trattenuta: i documenti e la corrispondenza che hanno occasionato le modificazioni di che trattasi rimangono presso detta stazione.

Se per la primitiva spedizione esisteva una dichiarazione dell'interesse alla riconsegna ed il mittente non avesse disposto diversamente, l'inoltro deve aver luogo mantenendosi la dichiarazione suddetta.

La sospensione nel trasporto della merce, causata dalle disposizioni suppletive del mittente, deve esser fatta risultare sui documenti di scorta mediante apposizione del bollo a data, tanto al momento che incomincia la sosta, quanto allorchè la medesima cessa per l'ulteriore inoltro.

12. **Procedimento nei casi d'interruzione di linee.** — Nei casi di interruzione di linee le eventuali spese e tasse di porto relative al maggior percorso delle spedizioni, inscritte dall'Amministrazione interessata sui documenti di trasporto, debbono in ogni caso essere riscosse dalle stazioni dell'Amministrazione d'arrivo.

Le disposizioni ulteriori del mittente, da promuoversi nel caso di interruzione, a sensi dell'articolo 18, alinea 1, della Convenzione internazionale di Berna, devono richiedersi direttamente alla stazione di partenza sul modello in uso, da spedirsi in *piego postale raccomandato* allorchè trattisi di trasporti in provenienza dall'Ungheria.

La stazione che trattiene una spedizione in attesa delle disposizioni del mittente, deve applicare sui documenti di scorta, agli effetti della sosta e del termine di resa, il bollo colla data d'arrivo e quello colla data del proseguimento della spedizione.

13. **Disposizioni diverse ai transiti di mare.** — Sono estese anche ai transiti di mare di Venezia e di Ancona le disposizioni contenute nell'art. 2 del presente Ordine di servizio, ad eccezione di quelle riguardanti il conto corrente.

14. **Elenchi di consegna per i trasporti provenienti dall'Ungheria.** — Gli agenti della Società Ungherese di Navigazione consegnano ai transiti di mare i trasporti riguardanti le merci originarie dalle RR. Ferrovie Ungheresi dello Stato, a mezzo di appositi elenchi di consegna, in doppio esemplare, conformi a quelli adottati dalle Ferrovie italiane.

Accertata l'esistenza di tutti i documenti inscritti sui detti elenchi, confrontate le cifre espostevi degli assegni e delle spese anticipate con quelle delle lettere di vettura e dei fogli di via, i transiti di mare restituiscono uno dei ripetuti elenchi colla firma e dichiarazione di accettazione. L'altro viene conservato dall'ufficio di transito.

15. **Registro delle spedizioni dei transiti.** — All'appoggio dei documenti di trasporto si deve procedere alla inscrizione delle singole spedizioni nel registro Mod. I-540, esponendo le tasse affrancate ed assegnate nelle rispettive colonne del registro stesso, come risultano esposte dalle stazioni estere di partenza sui documenti di trasporto.

Il numero d'inscrizione nel registro di cui sopra, che deve essere progressivo per ogni anno, si deve riportare sui fogli di via superiormente al bollo ad umido apposto su di essi dai transiti.

16. **Riassunti delle spedizioni dei transiti.** — Con la scorta del registro Mod. I-540 i transiti devono compilare, per ogni quindicina, i riassunti delle spedizioni Mod. I-534, colle stesse norme fissate all'art. 19 per i transiti internazionali.

Le spese doganali italiane, fatte seguire in assegnato, devono essere indicate nell'apposita colonna dei riassunti medesimi, rilevandole dal « *Registro dei diritti di dogana, delle tasse accessorie e spese a carico dei trasporti* », ed il totale di detta colonna deve esattamente confrontare col credito assunto nel periodo corrispondente, all'appoggio dell' « *Elenco dei diritti di dogana, delle tasse accessorie e spese per merci in Entrata* ».

I totali delle singole colonne dei riassunti suddetti, che devono essere conformi a quelli del registro di transito Modulo I-540, sono da riportarsi sul riepilogo Mod. I-536.

17. **Registro degli arrivi ai transiti.** — I trasporti destinati in Ungheria, in arrivo ai transiti di Ancona e Venezia, debbono da questi essere scritturati sul registro Mod. I-541 all'appoggio dei rispettivi documenti.

Sul detto registro debbono riportarsi esattamente tutti i dati risultanti dai documenti medesimi, non esclusi gli assegni, le spese anticipate e le eventuali tasse accessorie, come furono esposti dalle stazioni di partenza.

Il numero d'inscrizione sul registro di transito dev'essere progressivo per ogni anno.

18. **Elenchi di consègna pei trasporti destinati in Ungheria.** — Dopo avere esposto sui documenti di trasporto l'ammontare dei diritti doganali soddisfatti all'uscita, nonchè delle tasse di commissione e di facchinaggio per l'eseguimento delle formalità doganali, ammontare che deve essere pure riportato nel registro Mod. I-541, si deve eseguire la consegna dei trasporti agli agenti della Società Ungherese di Navigazione mediante appositi elenchi Mod. I-550, sui quali devonsi esattamente riportare i richiesti estremi di spedizione ed i relativi importi.

Detti elenchi devono essere corredati delle lettere di vet-

tura, dei fogli di via, degli avvisi d'incasso degli assegni, delle bollette doganali e di qualsiasi altro documento che possa riferirsi alle spedizioni nei medesimi inscritte.

Gli elenchi devono essere compilati in tre esemplari: di questi, due rimangono presso la Società Ungherese di Navigazione; l'altro viene restituito agli agenti dei transiti di Ancona o Venezia, munito della dichiarazione di accettazione da parte degli agenti della Società stessa, e deve conservarsi dai detti transiti.

19. **Riassunti degli arrivi dei transiti.** — I transiti di Ancona e Venezia devono compilare, per ogni quindicina, i riassunti degli arrivi Mod. I-535 con le stesse norme indicate all'art. 22 per i transiti internazionali.

Nel riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni Mod. I-536 sono da riportarsi, nella apposita sede e nelle colonne riservate al transito, i totali delle spese anticipate, degli assegni, ecc., i quali devono corrispondere esattamente con quelli delle relative colonne del registro di transito e degli elenchi di consegna. Il totale delle tasse e spese doganali italiane al transito deve concordare perfettamente col credito assunto, per lo stesso titolo, all' appoggio dell' « *Elenco dei diritti di dogana, delle tasse accessorie e spese per merci in Entrata* ».

20. **Trasporti che non si debbono iscrivere nei riassunti di transito.** — I trasporti in partenza dall'Italia, che per qualsiasi causa non potessero avere il loro corso regolare, debbono essere assunti nelle gestioni locali in attesa di disposizioni da provocarsi dal mittente.

I documenti riflettenti le spedizioni originarie delle RR. Ferrovie Ungheresi dello Stato, relativi e merci di cui è proibita l'importazione nel Regno, od escluse da questo servizio, devono respingersi, insieme alle merci stesse, alla Società Ungherese di Navigazione.

21. **Riscontro delle spese anticipate, degli assegni, ecc.** — Chiuse le operazioni dell' ultimo giorno della quindicina, addizionati i totali dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni, i transiti de- devono verificare che i totali delle colonne delle spese anti-

cipate, degli assegni ecc. corrispondano esattamente con quelli dei registri Mod. I-540 ed I-541.

22. **Liquidazione delle sopratasse di transito**. — Tanto per le spedizioni in partenza dall'Italia, quanto per quelle in senso inverso, è fatto obbligo ai transiti di controllare e quindi indicare sui riassunti al margine destro, di contro ad ogni trasporto, le sopratasse di transito che si applicano in forza dei N. B. (pag. 27-28 della tariffa), sopratasse che i transiti medesimi stabiliscono di volta in volta, qualora le stazioni speditrici avessero omesso di esporle separatamente sui documenti di trasporto.

L'importo totale di dette sopratasse, per ogni quindicina, deve essere pagato rispettivamente dalla stazione di Venezia Marittima all'Agenzia Commerciale di transito e dalla gestione di Ancona Porto all'Assuntore del servizio, ritirandone ricevuta dagli interessati sopra un elenco Mod. I-471, sul quale devono essere inscritti i singoli trasporti. La predetta stazione di Venezia Marittima, come pure la gestione di Ancona-Porto, devono assumere a credito tali importi sotto il titolo « *sopratasse di transito pagate* », nel conto corrente Mod. I-436 e nel relativo estratto Mod. I-437, al quale devono essere allegati gli elenchi Mod. I-471 quitanzati.

23. **Note d'affrancazione ed avvisi d'incasso degli assegni**. — Le note di affrancazione scortanti i trasporti in partenza dall'Italia e riguardanti le spese doganali di entrata in Ungheria, devono essere consegnate agli agenti della Società Ungherese di Navigazione; quelle invece concernenti le spese doganali italiane d'uscita vengono trattenute dai transiti per ricarteggiarle direttamente sulle stazioni mittenti, mediante rivalsa.

Non sono ammesse le note di affrancazione per le tasse di porto.

Gli avvisi d'incasso degli assegni debbono seguire la merce fino a destinazione.

24. **Rivalse.** — I transiti devono dar corso alle rivalse nei soli casi appresso specificati:

a) quando sono accompagnate dalle rispettive note di affrancazione;

b) quando risultano regolarmente autorizzate dalla sta-

zione che deve assumere il debito di detta rivalsa, oppure da un Ufficio superiore dell'Amministrazione da cui dipende la stazione medesima. Nel primo caso i documenti devono portare le indicazioni della spedizione originale a cui si riferisce la rivalsa e nel secondo il numero e la data della lettera autorizzante la rivalsa ed il motivo si essa.

Le rivalse che non si trovassero nelle condizioni sopra richieste, se provenienti da stazioni italiane, sono da portarsi in conto nelle gestioni locali e poscia respinte mediante contro rivalsa alla stazione originaria; se provenienti dall'Ungheria, non devono essere accettate.

25. **Invio delle contabititâ.** — I riassunti delle spedizioni e degli arrivi coi relativi allegati e corredati del riepilogo generale Modello I-536, debbono essere rimessi, ogni quindicina, al Controllo Prodotti di Torino, dai transiti di Ancona e Venezia, non più tardi dei giorni 4 e 19, attenendosi, per le modalità dell' invio, al disposto degli articoli 40 e 41 dell'Istruzione N. 22 -1907 del servizio IX.

Art. 37.

SERVIZIO CON LA REGIA UNGARICA SOCIETÀ ANONIMA DI NAVIGAZIONE MARITTIMA « ADRIA » PER I TRASPORTI DI DERRATE ALIMENTARI E PRODOTTI D'ORTICOLTURA DALLA SICILIA A MALTA.

1. **Stazione di scambio.** — Le spedizioni a grande velocità delle derrate alimentari e prodotti d'orticoltura (indicati nell'elenco annesso alla tariffa speciale interna sicula N. 3 G. V.) dirette all' isola di Malta ed accettate dalle stazioni della Sicilia in servizio cumulativo colla Società Anonima di Navigazione marittima « Adria », vengono inoltrate pel transito di Siracusa Porto.

2. **Affrancazione obbligatoria.** — Tali spedizioni devono giungere a detto transito in porto affrancato, dovendo tanto le tasse di porto ferroviario, quanto quelle di nolo marittimo, di trasbordo, di imbarco e sbarco ed i diritti per operazioni doganali, essere pagati a partenza. E' fatta eccezione per le eventuali spese doganali d'uscita, le quali restano a carico della merce e sono da riscuotere a destinazione.

3. **Documenti di trasporto.** — Le spedizioni stesse sono accompagnate pel tratto ferroviario fino al detto transito dalle note di spedizione, sulle quali figura come destinataria l'*Agenzia di Navigazione « Adria » per il Sig. .... residente a Malta.*

Per il tratto marittimo non devesi presentare alcun documento essendo incaricata la Società di Navigazione Adria di provvedere a Siracusa Porto all'imbarco delle merci, alle relative operazioni doganali ed a quant' altro è necessario per l'esecuzione dei trasporti di cui è oggetto.

4. **Registri e riassunti degli arrivi della stazione di transito.** — Le scritturazioni di dette spedizioni in arrivo al transito di Siracusa Porto devono eseguirsi in separati registri e riassunti del servizio cumulativo italiano, riportandone i totali sul riassunto degli altri trasporti del servizio cumulativo italiano e quindi sul riepilogo generale. I detti totali debbono poi corrispondere cogli elenchi di consegna di cui appresso.

5. **Elenchi di consegna.** — La consegna delle merci alla Società di Navigazione suddetta si effettua nella stazione di Siracusa Porto mediante un elenco giornaliero di consegna Mod. *I*-528, compilato in doppio esemplare, nel quale oltre a tutti gli estremi di spedizione sono da inscriversi le quote e le spese che l' Amministrazione ricevente deve riscuotere o pagare.

Un esemplare dell'elenco deve essere restituito alla stazione firmato dal rappresentante l' Agenzia che riceve in consegna le merci.

6. **Regolamento dei conti.** — Il regolamento dei conti deve aver luogo giorno per giorno, mediante bilancio dell' elenco di consegna di cui sopra, e quindi, siccome le spedizioni si effettuano in affrancato, la stazione di Siracusa Porto paga alla Agenzia di Navigazione « Adria », in appoggio a tale elenco, l'importo di tutte le quote e spese relative al percorso marittimo, già esposte sulle note di spedizione dalle stazioni mittenti.

Delle somme pagate all' Agenzia predetta la stazione di Siracusa Porto deve prendere credito scritturandole nei registri e nei riassunti arrivi nella colonna *Consegna a domicilio.*

7. **Assegni.** — Gli eventuali assegni che gravano le spedizioni devono essere pagati dall'Agenzia predetta alla stazione di Siracusa Porto dopo che sono stati riscossi dai destinatari. All'uopo per ogni assegno la sopraccennata stazione di transito deve farsi rilasciare dal rappresentante dell'Agenzia della Navigazione Adria apposita obbligazione sopra il Mod. *I*-466, che insieme alla relativa scheda d'assegno, deve essere conservata dalla stazione-transito di Siracusa Porto, la quale deve frattanto portare il relativo ammontare fra le somme in rimanenza per merci in magazzino. All'atto del pagamento effettuato dall'Agenzia, la stazione suddetta, mentre restituisce a questa l'obbligazione Mod. *I*-466 e liquida la rimanenza, ha obbligo di ritornare subito, nei modi prescritti, l'avviso d'incasso dell'assegno alla stazione mittente.

Art. 38.

Servizio con la Società Siciliana di Navigazione a vapore fra la Sicilia e le isole Eolie.

Le spedizioni a G. V. di peso fino a kg. 20 fra le stazioni di Messina Cent., Giarre-Riposto, Catania Cent., Siracusa Cent., Patti, Cefalù, Termini, Palermo e le Agenzie di Lipari, S. Marina (Salina) e Stromboli della Società Siciliana di Navigazione a vapore sono eseguite in servizio cumulativo direttamente.

Le operazioni di transito avvengono nelle stazioni di Messina Cent. e di Milazzo, a cura della Società di Navigazione stessa. Dette stazioni di transito tengono nota delle consegne fatte per ciascun treno o piroscafo su appositi registri, e compilano appositi riassunti, servendosi dei moduli in uso pel servizio cumulativo.

Fra le stazioni di transito ed il rappresentate della Società di Navigazione non avviene per tali spedizioni alcuna liquidazione, dovendo questa avere luogo in sede di Controllo.

Fra tutte le stazioni della Sicilia poi e le predette Agenzie nelle Isole Eolie, vengono eseguiti gli altri trasporti a G. V,

e P. V. in servizio di corrispondenza, sempre agli stessi punti di scambio di Messina Cent. e Milazzo.

Per tali trasporti valgono, oltre le norme generali del servizio di corrispondenza, quelle speciali in vigore.

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI.

Per tutto quanto non è specialmente previsto dalle Condizioni e Tariffe dei singoli servizi cumulativi ferroviari-marittimi e dal presente Ordine di servizio, valgono, relativamente al percorso ferroviario, tutte le disposizioni generali in vigore per il servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale.

Le norme contabili per le Agenzie doganali faranno seguito al « Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie », di prossima pubblicazione.

Debbono ritenersi abrogate tutte le disposizioni anteriori, le quali sieno in opposizione a quanto è stabilito col presente Ordine di Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ALLEGATO *A*.

Elenco generale dei moduli relativi al presente Ordine di servizio.

Serie	Numero	Specie dello stampato	TITOLO	NUMERO dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni		
				R. M.	R. A.	R. S.
I	528	foglio	Elenco di consegna dei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo	548	A-142	B.S.-119
I	529	»	Elenco di consegna dei trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, alla Società Veneziana di navigazione a vapore.	—	A-142ter	—
I	530	»	Riassunto delle spedizioni dai transiti pei trasporti a G. V. ed a P. V. accelerata in servizio cumulativo italiano ed internazionale . . .	765	A-36	—
I	531	»	Riassunto degli arrivi ai transiti pei trasporti a G. V. ed a P. V. accelerata in servizio cumulativo italiano ed internazionale	767	A-37	—
I	532	»	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti di confine pei trasporti a G. V. ed a P. V. accelerata in servizio internazionale	783	A-36a	—
I	533	»	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti interni pei trasporti a G. V. ed a P. V. accelerata in servizio cumulativo italiano ed internazionale .	785	A-36b	—
I	534	»	Riassunto delle spedizioni dai transiti pei trasporti a P. V. in servizio cumulativo italiano ed internazionale	764	A-54	—
I	535	»	Riassunto degli arrivi ai transiti pei trasporti a P. V. in servizio cumulativo italiano ed internazionale .	766	A-55	—

Serie	Numero	Specie dello stampato	TITOLO	NUMERO dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni		
				R. M.	R. A.	R. S.
I	536	foglio	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti di confine pei trasporti a P. V. in servizio internazionale	784	A-54 a	—
I	537	»	Riepilogo dei riassunti degli arrivi e delle spedizioni ai e dai transiti interni pei trasporti a P. V. in servizio cumulativo italiano ed internazionale	786	A-54 b	—
I	538	registro	Registro delle spedizioni dai transiti di confine pei trasporti a G. V., P. V. accelerata e P. V. in servizio internazionale e delle tasse e spese doganali d'entrata in Italia.	210	A-95	—
I	539	»	Registro degli arrivi ai transiti di confine pei trasporti a G. V., P. V. accelerata e P. V. in servizio internazionale e delle tasse e spese doganali d'uscita dall'Italia . . .	228	A-96	—
I	540	»	Registro delle spedizioni dai transiti interni pei trasporti a G. V., P. V. accelerata e P. V. in servizio cumulativo italiano ed internazionale.	271 A	A-62 ter	—
I	541	»	Registro degli arrivi ai transiti interni pei trasporti a G. V., P. V. accelerata e P. V. in servizio cumulativo italiano ed internazionale . .	271 B	A-62 bis	—
I	542	foglio	Distinta delle spedizioni ricevute dalle Amministrazioni in corrispondenza e non scritturate nei registri e nei riassunti dei transiti di confine .	—	A-81 bis	—
I	543	registro	Conto corrente delle gestioni G. V. e P. V. dei transiti di confine e di quelli interni	252	—	—
I	544	foglio	Estratto del conto corrente della gestione P. V. dei transiti di confine e di quelli interni	—	—	—

Serie	Numero	Specie dello stampato	TITOLO	NUMERO dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni		
				R. M.	R. A.	R. S.
I	545	foglio	Elenco di consegna dei trasporti arrivati e rilasciati in conto corrente all'Ufficio spedizioni delle Ferrovie austro-ungariche.	—	A-148	—
I	546	foglio esterno e foglio interno	Elenco dei trasporti a G. V. destinati alle Ferrovie austro-ungariche, in servizio diretto per la via di Pontebba, e liquidazione delle relative tasse accessorie spettanti alle Ferrovie dello Stato per il percorso dal confine a Pontafel. . . .	—	A-147	—
	547	foglio esterno e foglio interno	Elenco dei trasporti a P. V. destinati alle Ferrovie austro-ungariche, in servizio diretto per la via di Pontebba, e liquidazione delle relative tasse accessorie spettanti alle Ferrovie dello Stato per il percorso dal confine a Pontafel. . . .	—	A-153	—
I	548	foglio	Elenco di consegna dei trasporti transitati in servizio cumulativo, consegnati alle Ferrovie austro-ungariche	—	A-148 a	—
I	549	»	Elenco degli articoli di messaggeria consegnati agli Uffici postali svizzeri	155	A-154	—
I	550	»	Elenco di consegna dei trasporti transitati, in servizio cumulativo italo-ungherese, consegnati alla Società Ungherese di Navigazione . . .	—	A-148 b	—
I	551	»	Rapporto delle irregolarità riscontrate nel carteggio delle spedizioni transitate.	525	A-124	—
I	552	registro	Conto corrente riassuntivo dei transiti di confine e di quelli interni.	252 sp	A-101bis	—
I	553	foglio	Estratto del conto corrente riassuntivo dei transiti di confine e di quelli interni	515	A-102bis	—

Serie	Numero	Specie dello stampato	TITOLO	NUMERO dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni		
				R. M.	R. A.	R. S.
I	554	foglio	Elenco delle spedizioni consegnate dalle Ferrovie dello Stato alle Ferrovie svizzere (Gottardo e Federali)	368	—	—
I	555	registro	Registro dei fogli di spedizione ricevuti dalle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo	514 A	—	—
I	556	fascicolo	Debito, credito e saldi delle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo . . .	513	—	—
I	557	foglio	Distinta dei trasporti a carro completo, o considerati come tali, eseguiti fra le stazioni di Novara Nord, Busto Nord e quelle delle Ferrovie dello Stato, percorrenti almeno una delle tratte Saronno-Busto o Busto-Novara	1257	—	—

Ordine di Servizio N. 76.

(SERVIZIO VIII)

Estensione della tariffa militare al personale della R. Guardia di Finanza.

In dipendenza della legge 19 luglio N. 367, per la quale la *R. Guardia di Finanza* ha assunto il carattere di Corpo militare, è stato deciso di estendere agli ufficiali, ai sottufficiali ed alle guardie di finanza, nonchè alle rispettive loro famiglie, le riduzioni di tariffa stabilite dal Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie, sia pei viaggi delle persone, come pel trasporto dei bagagli, delle masserizie ecc., nei casi ed entro i limiti fissati dal Regolamento predetto.

La concessione è ammessa sotto l'osservanza delle stesse norme e condizioni stabilite pei militari propriamente detti e per le loro famiglie, e quindi con l'uso dei medesimi documenti di riduzione prescritti dal Regolamento pei trasporti militari.

Gli scontrini nei libretti porteranno però, nella parte superiore, l' indicazione a stampa « R. Guardia di Finanza ».

Come si rileva dalla tabella seguente, i gradi del personale componente il Corpo della Guardia di Finanza corrispondono in massima a quelli adottati dal R. Esercito. Occorre solo avvertire che le *guardie scelte* e le *guardie comuni* e gli *allievi guardie*, sono assimilabili, per gli effetti delle condizioni di viaggio sulle ferrovie (uso dei treni, classi, ecc.) ai *caporali e soldati*.

Per quanto concerne la competenza di bagaglio trasportabile a tarifia ridotta, i sottufficiali e le guardie di finanza fruiranno del trattamento concesso ai militari di truppa dei RR. Carabinieri.

Il suaccennato provvedimento andrà in vigore il 1° aprile 1908 dalla data medesima non saranno più applicabili, al personale della R. Guardia di Finanza ed alle rispettive fa-

miglie, le disposizioni delle concessioni speciali *B* e *C* dovendo i loro viaggi aver luogo esclusivamente in base al Regolamento pei trasporti militari.

Si avverte infine che le presenti disposizioni sono, per ora, limitate ai viaggi ed ai trasporti sulle linee dello Stato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Tabella dei gradi del personale componente la R. Guardia di Finanza.

UFFICIALI.

Comandante generale.

Colonnelli.

Tenenti colonnelli.

Maggiori.

Capitani.

Tenenti.

Sottotenenti.

SOTTUFFICIALI.

Marescialli maggiori.

Marescialli.

Brigadieri.

Sottobrigadieri.

GUARDIE.

Guardie scelte.

Guardie comuni.

Allievi guardie.

Circolare N. 43.

(SERVIZIO VIII)

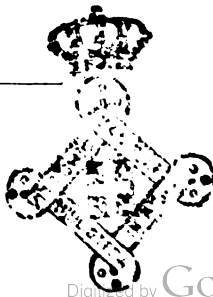
Abbonamenti per studenti.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

E' risultato, che furono talvolta erroneamente rilasciati biglietti di abbonamento a prezzo ridotto per studenti universitari, a persone che non si trovavano nelle condizioni volute dalle disposizioni regolamentari per poterne fruire. Richiamando perciò l'attenzione degli uffici autorizzati al rilascio dei predetti recapiti di viaggio, sul combinato disposto del punto 2° sub *a*) e del punto 4°, ultimo capoverso, dell'allegato 6 *B* alla 23 appendice alle Tariffe, si osserva, che dalle prescritte dichiarazioni delle autorità, che presiedono alle Università o agli Istituti Superiori, deve sempre risultare trattarsi di studenti *effettivi*, regolarmente *immatricolati* alle varie facoltà.

Restano quindi esclusi dalla concessione gli *uditori*, perchè non possono essere considerati studenti effettivi; e in generale tutti coloro che non sieno in grado di produrre certificati esattamente corrispondenti alle condizioni di tariffa.

Parimenti sarà da rifiutarsi la rinnovazione degli abbonamenti a pagamento rateale, che, rispetto alle ripetute disposizioni regolamentari, venissero a risultare rilasciati irregolarmente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 39.

(SERVIZIO VIII).

Congresso delle società velocipidistiche federate in Firenze.

Nella circostanza del Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 25 al 29 marzo 1908.
Ritorno: dal 29 marzo al 5 aprile 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 40.

(SERVIZIO VIII)

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 11-1907).

Per l'osservanza delle disposizioni contenute nel paragrafo 4, Capo VIII, volume II della « Raccolta delle principali disposizioni e norme relative al servizio delle gestioni merci » della ex-Rete Adriatica, nelle Istruzioni N. 23 e 61-1902 della ex-Rete Mediterranea e nella Circolare N. 77 della ex-Rete Sicula e di conformità alla pubblicazione del Ministero

di Agricoltura, Industria e Commercio, si comunica l'elenco dei Comuni fillosserati o sospetti di infezione fillosserica a tutto il 31 dicembre 1907 il quale abroga e sostituisce l'elenco diramato colla Circolare N. 11-1907.

L'elenco comprende anche i Comuni della Sicilia, ma in proposito è da avvertirsi che essendo stato esteso a tutti indistintamente i Comuni dell'isola il divieto di esportazione dei vegetali e di altre materie, non è più applicabile entro il territorio Siculo il Decreto 11 Agosto 1902 riportato nelle anzidette pubblicazioni e quindi le materie che formano oggetto del Decreto stesso vi possono circolare liberamente, trattandosi di Comuni contermini fillosserati nei quali non si applica più il sistema distruttivo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Elenco dei Comuni fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica, al 31 dicembre 1907, dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali, in conformità del decreto ministeriale in data 11 agosto 1902.

N. B. I Comuni con asterisco sono sospetti; quelli in carattere *corsivo* sono i territori dove si applicano le distruzioni; quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.

Veneto.

PROVINCIA DI TREVISO.

Distretto di Conegliano. - *San Fior di Sopra* - *Susegana.*

Distretto di Montebelluna. - Cornuda - Montebelluna - Trevignano - Volpago.

Distretto di Oderzo. - *Cimadolmo* - *Mansuè* - *Motta di Livenza* - *Oderzo* - *Ormelle* - *San Polo di Piave.*

Distretto di Treviso. - Carbonera - Casier - Melma - Paese - Ponzano Veneto - Preganziol - Treviso - Villorba.

Distretto di Valdobbiadene. - *San Pietro di Barbozza.*

PROVINCIA DI UDINE.

Distretto di Ampezzo. - Ampezzo * - Enemonzo * - Forni di Sopra * - Forni di Sotto * - Raveo * - Sauris * - Socchieve. *

Distretto di Cividale del Friuli. - Attimis * - Buttrio in Piano * - Cividale del Friuli * - Corno di Rosazzo - Faedis * - Ipplis * - Manzano * - Moimacco - Povoletto - Premariacco - Prepotto * - Remanzacco - San Giovanni di Manzano - Torreano *

Distretto di Codroipo. - Bertiolo * - Camino di Codroipo * - Codroipo * Rivolto * - Sedegliano * - Talmassons - Varmo *.

Distretto di Gemona. - Artegna * - Buja * - Gemona - Montenars * - Osoppo * - Venzone *.

Distretto di Latisana. - Latisana * - Muzzana del Turgnano * - Palazzolo della Stella * - Pocenia - Precenicco * - Rivignano * - Ronchis * - Teor *.

Distretto di Moggio Udinese. - Chiusa Forte * - Dogna * - Moggio Udinese * - Pontebba * - Raccolana * - Resia * - Resiutta *.

Distretto di Palmanova. - Bagnaria Arsa - Bicinicco * - Carlino * - Castions di Strada - Gonars - Marano Lagunare * - Palmanova - Porpetto * - San Giorgio di Nogaro - Santa Maria la Longa - Trivignano Udinese *.

Distretto di S. Daniele del Friuli. - Colloredo di Monte Albano * - Coseano * - Dignano * - Fagagna * - Majano * - Moruzzo * - Ragogna * - Rive d'Arcano * - San Daniele del Friuli * - Sant'Odorico * - San Vito di Fagagna *.

Distretto di S. Pietro al Natisone. – Drenchia * – Grimacco * – Rodda * – San Leonardo * – San Pietro al Natisone * – Savogna * – Stregna * – Tarcetta *.

Distretto di Tarcento. – Cassacco * – Ciseriis * – Lusevera * – Magnano in Riviera * – Nimis * – Platischis * – Segnacco * – Tarcento * – Treppo Grande * – Tricesimo *.

Distretto di Tolmezzo. – Amaro * – Arta * – Cercivento * – Comeglians * – Forni Avoltri * – Lauco * – Ligosullo * – Ovaro * – Paluzza * – Paularo * – Prato Carnico * – Ravascletto * – Rigolato * – Sutrio * – Tolmezzo * – Treppo Carnico * – Villa Santina * – Zuglio *.

Distretto di Udine. – Campoformido * – Feletto Umberto * – Lestizza * – Martignacco * – Meretto di Tomba * – Mortegliano – Pagnacco * – Pasian di Prato * – Pasian Schiavonesco * – Pavia di Udine * – Pozzuolo del Friuli – Pradamano * – Reana del Rojale * – Tavagnacco * – Udine *.

PROVINCIA DI VENEZIA.

Distretto di Mestre. – *Zelarino.*
Distretto di Mirano. – *Scorzè.*

Lombardia.

PROVINCIA DI BERGAMO.

Circondario di Bergamo. – Adrara San Martino – Albano Sant' Alessandro – Almè – Almenno San Bartolomeo – Almenno San Salvatore – Alzano di Sopra – Alzano Maggiore – Ambivere * – Bagnatica – Barzana * – Bergamo – Berzo San Fermo – Bolgare – Bonate di Sopra – Brembate di Sopra – Bruntino – Brusaporto – Calepio – Calolzio – Calusco d'Adda – Caprino * – Carenno – Carobbio – Carvico – Cenate di Sopra – Cenate di Sotto – Chiuduno – Cisano – Clanezzo – Corte – Costa di Mezzate – Credaro – Curno * – Entratico – Filago – Foresto Sparso – Gandosso – Gaverina – Gorlago – Gorle * Grumello del Monte – Locate * – Lorentino – Luzzana – Mapello – Marne – Molini di Colognola – Mologno – Monticelli Borgogna – Mozzo – Nembro – Nese – Orio al Serio – Ossanesga * – Paladina – Palazzago – Pedrengo – Ponteranica – Ponte San Pietro – Pontida – Predore – Presezzo – Ranica * – Redona * – Rosciate – Rossino – San Paolo d'Argon – Sant'Antonio d'Adda – Santo Stefano del Monte degli Angeli – Sarnico – Scano al Brembo – Scanzo – Seriate – Sforzatica – Sombreno * – Sorisole – Sotto il Monte – Strozza – Tagliuno – Tavernola Bergamasca – Torre Boldone – Torre de' Busi – Torre de' Roveri – Trescore Balneario – Valtesse * – Vercurago – Viadanica – Vigano San Martino – Villa d'Adda – Villa d'Almè – Villa di Serio – Villongo San Filastro – Villongo Sant'Alessandro – Zandobbio – Zogno.

Circondario di Clusone. – Castro – Cene – Costa Volpino – Endine – Lovere – Monasterolo del Castello – Pian Gajano – Pianico – Sovere – Spinone – Zorzino.

Circondario di Treviglio. – Calcio – Canonica d'Adda – Cavernago – Ghisalba – Grassobbio – Mariano al Brembo – Osio Sopra – Pontirolo Nuovo – Palosco – Treviglio – Zanica.

PROVINCIA DI BRESCIA

Circondario di Breno. – Angolo – Erbanno.

Circondario di Brescia. – Acquafredda * – Bedizzole – Botticino Mattina – Brescia – Calcinato – Camignone – Carpenedolo – Carzago – Castenedolo – Cellatica – Collebeato – Gussago – Iseo – *Lonato* – Marone – *Moniga* – Monticello Brusati – Montichiari – Nave – Nuvolera – Ome – *Padenghe* – Pilzone – Provaglio d' Iseo – Provezze – Remedello Sopra * – Rodengo – Sajano – Sale Marasino – San Vigilio – Sulzano.

Circondario di Chiari – Adro – Calino – Capriolo – Cazzago San Martino – Clusane sul Lago – Coccaglio – Cologne – Colombaro – Erbusco – Nigoline – Palazzolo sull'Oglio – Paratico – Passirano – Rovato – Torbiato.

Circondario di Salò. – *Manerba* – *Portese.*

PROVINCIA DI COMO.

Circondario di Como. – Albogasio – Alserio – Alzate con Verzago – Anzano del Parco – Bellagio – Cabiate – Carlazzo Valsolda – Casanova Lanza – Cassano Albese – Castello Valsolda – Cima – Colico – Consiglio di Rumo – Cressogno – Domaso – Dongo – Drano – Fenegrò – Gera – Gravedona – Incino – Lenno – Limido – Menaggio – Mezzegra – Orsenigo – Perledo – Piano Porlezza – Puria – Sant'Abbondio – Solbiate Comasco – Tremezzo – Vercana.

Circondario di Lecco. – Abbadia sopra Adda – Acquate * – Airono – Aizurro * – Annone di Brianza – Bagaggera – Bartesate * – Biglio * – Brivio – Cagliano – Calco – Casatenuovo – Caslino d'Erba – Castello sopra Lecco – Castelmarte – Cernusco Lombardone – Cesana di Brianza – Civate – Consonno * – Contra – Dozio * – Ello * – Galbiate – Garlate – Germanedo * – Imberido * – Imbersago * – Lecco – Lierna – Linzanico – Lomagna – Lomaniga – Malgrate * – Mandello del Lario – Merate – Missaglia – Mondonico – Montevecchia – Monticello – Novate di Brianza – Olcio – Olgiate Molgora * – Olginate – Osnago – Penzano – Perego – Pescate – Rancio di Lecco * – Robbiate – Rongio – Rovagnate * – Sabbioncello – Sala al Barro – San Giovanni alla Castagna * – Santa Maria Hoè – Sartirana Briantea – Sirtori – Somana * – Suello – Valgreghentino – Valmadrera – Villa Vergano.

Circondario di Varese. – Abbiate Guazzone – Arolo – Ballarate – Besozzo – Bobbiate * Brezzo di Bedero – Campagnano Vedasca * – Cantello, già Cazzone – Capolago – Caravate – Cardana – Casciago – Cellina – Cerro Lago Maggiore – Cocquio – Duno – Gemonio – Germignaga – Laveno – Leggiuno – Lissago * – Luino – Maccagno Inferiore – Maccagno Superiore * – Masnago – Mombello Lago Maggiore – Morosolo – Porto Valtravaglia – Rancio Valcuvia – Sangiano – Varese – Velate.

PROVINCIA DI CREMONA.

Circondario di Casalmaggiore. – *Casteldidone* – *Cingia de' Botti* – *Tornata* – *Torricella del Pizzo*.

Circondario di Cremona. – *Cappella dei Picenardi* – *Gabbioneta* – Isola Dovarese * – Ostiano – *Pescarolo ed Uniti* – *Pessina Cremonese* – Soresina – Volongo *.

PROVINCIA DI MANTOVA.

Distretto di Asola. – Casalmoro – *Castel Goffredo*.

Distretto di Canneto sull'Oglio. – Casalromano.

Distretto di Castiglione delle Stiviere. – *Castiglione delle Stiviere* – *Guidizzolo* – *Medole*.

Distretto di Volta Mantovana. – *Monzambano*.

PROVINCIA DI MILANO.

Circondario di Abbiategrasso. – Marcallo con Casone.

Circondario di Gallarate. – Cavaria e Uniti – Crenna.

Circondario di Lodi. – Graffignano * – S. Colombano al Lambro – Sant'Angelo Lodigiano *.

Circondario di Milano. – Cornate - Gessate – Trezzano Rosa – Vaprio d'Adda.

Circondario di Monza. – Bernareggio – Briosco – Lesmo – Monza – Triuggio – Velate Milanese.

PROVINCIA DI PAVIA.

Circondario di Pavia. – Chignolo Po – Inverno * – Miradolo.

Circondario di Voghera. – Albaredo Arnaboldi – Barbianello – Bosnasco – Bressana – Broni – Canneto Pavese – Casatisma – Castana – *Casteggio* – Cigognola – Codevilla – *Corvino San Quirico* – Donelasco – *Montebello* – Montescano – Montù Beccaria – Mornico Losanna – *Oliva Gessi* – Pietra de' Giorgi – Pinarolo Po – Redavalle – *Retorbido* – Rocca Susella - Rovescala (1) – San Damiano al Colle – Santa Giulietta – Santa Maria della Versa – Staghiglione – Stradella – *Torrazza Coste* – Torre del Monte – Torricella Verzate – Verretto – Voghera – Zenevredo.

PROVINCIA DI SONDRIO

Circondario unico di Sondrio. – Campovico – Castione Andevenno – Cercino – Chiavenna – Cino – Civo – Cosio Valtellino – Mantello – Mello – *Montagna* – *Pendolasco* – Postalesio – *Sondrio* (2).

---

(1) Di questo Comune si esclude dall'abbandono la frazione Luzzano, esplorata con esito negativo, situata ad oriente del torrente Bardonezza.

(2) La parte di questo territorio posta sulla destra del Magro e sulla sinistra del Venina fa parte della zona abbandonata.

Piemonte.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

Circondario di Acqui. – Acqui – Castelnuovo Belbo – *Strevi.*

Circondario di Alessandria – Alessandria (1) – Bassignana – Castelletto Scazzoso – *Lu* – Montecastello – Pavone – Pecetto di Valenza – Pietra Marazzi – Quargnento – Rivarone – San Salvatore Monferr. – Solero – Valenza – Villabella, già Lazzarone.

Circondario di Casale Monferrato. – Calliano – *Casale Monferrato* (2) – Castelletto Merli – Frassinello Monferrato – *Occimiano* (3) – Rosignano – – Terruggia.

Circondario di Novi Ligure. – Gavi – Parodi Ligure.

Circondario di Tortona. – *Sale.*

PROVINCIA DI CUNEO

Circondario di Cuneo. – Briga Marittima – Tenda.

PROVINCIA DI NOVARA

Circondario di Biella. – Bornate* – Brusnengo – Castelletto Villa – *Cerreto Castello* – *Cossato* – Curino – Lessona* – Masserano – Piane di Serravalle Sesia – Serravalle Seria – Sostegno – *Valdengo* – *Vigliano Biellese* – Vintebbio.

Circondario di Novara. – Agrate Conturbia – Ameno – Ara * – Barengo – Boca – Bogogno – Borgomanero – Borgo Ticino – Briga – Briona – Cavaglio d'Agogna – Cavallirio – Cureggio – Divignano – Fara Novarese – Fontaneto d'Agogna – Galliate – Gargallo – Ghemme – Grignasco – Invorio Inferiore – Invorio Superiore – Maggiora – Marano Ticino* – Mezzomerico – Oleggio – Pombia – Prato Sesia – Romagnano Sesia – Sizzano – Suno – Varallo Pombia – Vergano Novarese – Veruno.*

Circondario di Pallanza. – Arizzano – Baveno – Bèe* – Bieno – Cambiasca – Cannero – Cannobio – Cargiago – Cavandone – Chignolo Verbano – Cossogno - Ghiffa – Intra – Mergozzo – Oggebbio – Omegna – Pallanza – Rovegro – S. Bartolomeo Valmara* – Sant'Agata sopra Cannobio* – Santino – Suna – Trafiume – Trarego – Trobaso – Viggiona* – Zoverallo.

Circondario di Varallo. – Valduggia.

Circondario di Vercelli. – Gattinara – Lenta* – Lozzolo – Roasio – Villa del Bosco.*

---

(1) Di questo Comune sono state dichiarate abbandonate solo le frazioni di Valmadonna e Valle San Bartolomeo fino al Tanaro.

(2) Il divieto di esportazione colpisce solo la parte del territorio compresa tra il Po, la strada Garavagna e la strada tramvia da Casale ad Occimiano.

(3) Di questo Comune è abbandonata la zona compresa tra la strada Occimiano–Conzano, lo stradale di Mirabello ed il confine del Comune di Lu.

PROVINCIA DI TORINO

Circondario di Aosta. – Aosta – Arvier – Aymaville – Charvensod – Gressan – Introd – Saint-Nicolas – Saint-Pierre – Sarre – Villeneuve

Circondario di Ivrea. – *Borgofranco d'Ivrea – Montalto Dora.*

Circondario di Pinerolo. – Bricherasio – *Inverso Porte – Porte – Prarostino.*

Liguria.

PROVINCIA DI GENOVA

Circondario di Albenga. – Alassio – Albenga – Andora – Balestrino – Bardino Vecchio – Campochiesa – Casanova Lerrone – Castelbianco – Ceriale – Cisano sul Neva – Finale Marina –Finale Pia – Garlenda – Loano – Ortovero – Toirano – Villanova d'Albenga – Zuccarello.

Circondario di Genova. – Capraia (Isola) – Genova – Quarto al Mare – Rivarolo Ligure.

PROVINCIA DI PORTO MAURIZIO

Circondario di Porto Maurizio. – Arzeno di Oneglia – Aurigo – Bestagno – Borgo Sant'Agata – Candeasco – Caramagna Ligure – Caravonica – Carpasio – Castelvecchio di Santa Maria Maggiore – Cenova – Cervo – Chiusanico – Civezza – Cosio d'Arroscia – Costa d'Oneglia – Diano Arentino – Diano Borello – Diano Calderina – Diano Castello – Diano Marina – Diano San Pietro – Dolcedo – Lucinasco – Moano – Montegrazie – Olivastri – Oneglia – Pantasina – Piani – Pieve di Teco – Poggi – Pontedassio – Pornassio - Porto Maurizio – Prelà – Rezzo – San Bartolomeo del Cervo – Sarola – Torrazza – Torria – Valloria Marittima – Vasia – Vessalico – Villa Faraldi – Villa Guardia – Villa Talla – Villa Viani – Ville San Pietro.

Circondario di San Remo. – Airole – Apricale – Badalucco – Bajardo – Bordighera – Borghetto San Nicolò – Boscomare – Bussana – Camporosso – Castellaro – Castel Vittorio – Ceriana – Cipressa – Col di Rodi – Costarainera – Dolceacqua – Isolabona – Linguegliētta – Montalto Ligure – Olivetta San Michele, già Piena – Perinaldo – Pigna – Pompejana* – Riva Ligure* – Rocchetta Nervina – San Biagio della Cima – San Lorenzo al Mare – San Remo – Santo Stefano al Mare* – Sasso di Bordighera – Seborga – Soldano – Taggia Terzorio* – Triora – Vallebona – Vallecrosia – Ventimiglia.

Emilia.

PROVINCIA DI BOLOGNA

Circondario d'Imola. – *Casal Fiumanese – Castel San Pietro – Imola.*

PROVINCIA DI PIACENZA

Circondario di Piacenza. – *Agazzano* – *Borgonuovo Val Tidone* – *Castel San Giovanni* (1) – *Gazzola* – *Nibbiano* – *Piozzano* – *Rottofreno* – *Travo* – Ziano.

PROVINCIA DI PARMA

Circondario di Parma. – *Collecchio.*

PROVINCIA DI RAVENNA

Circondario di Faenza. – *Castel Bolognese.*

Marche.

PROVINCIA DI MACERATA

Circondario di Macerata. – *Cingoli* – *Treja.*

Toscana.

PROVINCIA DI AREZZO.

Circondario unico di Arezzo – *Arezzo* – *Capolona* – *Civitella in Val di Chiana* – *Cortona* – *Subbiano.*

PROVINCIA DI FIRENZE.

Circondario di Firenze. – Barberino di Val d'Elsa – Carmignano – Casellina e Torri – Firenze* – Galluzzo – Greve – Montespertoli – *Prato* – *Reggello* – *Rignano sull'Arno* – S. Casciano in Val di Pesa – Sesto Fiorentino.
Circondario di Pistoia. – Lamporecchio* – Larciano – *Serravalle.*
Circondario di S. Miniato. – Capraia e Limite – Castelfiorentino – Castelfranco di Sotto – Cerreto Guidi – Certaldo – Empoli – Fucecchio – Montelupo – San Miniato – Santa Croce sull'Arno – Santa Maria in Monte – Vinci.

PROVINCIA DI GROSSETO.

Circondario unico di Grosseto. – Gavorrano – Massa Marittima – Pitigliano – Roccastrada.

---

(1) La frazione di questo territorio compresa tra il Rio Cavo ed i Comuni di Borgonuovo e Sarmati trovasi sempre sotto vigilanza.

PROVINCIA DI LIVORNO.

Circondario di Livorno. – Livorno.

Circondario di Portoferraio. – Campo nell'Elba – Marciana – Marciana Marina – Portoferraio – Porto Longone – Rio dell'Elba – Rio Marina.

PROVINCIA DI LUCCA.

Circondario unico di Lucca. – *Camajore – Capannori* (1) – *Lucca – Monsummano – Pescia.* (2).

PROVINCIA DI PISA.

Circondario di Pisa. – Bagni di San Giuliano – Capannoli – Cascina – Castellina Marittima – Chianni – Colle Salvetti – Fauglia – Lajatico – Lari – Lorenzana – Orciano Pisano – Palaja – Peccioli – Pisa (3) – Ponsacco – Pontedera – Rosignano Marittimo – Santa Luce – Terricciola – *Vicopisano.*

Circondario di Volterra. – Campiglia Marittima – Casale Marittimo – Castagneto Marittimo – Cecina – Monteverdi – Piombino – Sassetta – Suvereto.

PROVINCIA DI SIENA.

Circondario di Siena. – *Castelnuovo Berardenga – Gajole* – Montalcino.

Umbria.

PROVINCIA DI PERUGIA.

Circondario di Perugia. – *Gubbio – Perugia – Valfabbrica*

Circondario di Terni. – *Montefranco.*

Lazio.

PROVINCID AI ROMA.

Circondario di Civitavecchia. – *Montalto di Castro.*

Circondario di Viterbo. – *Viterbo.*

Circondario di Roma. – *Roma* (4).

---

(1) La frazione Ruota del Comune di Capannori è dichiarata zona abbandonata.

(2) Il divieto di esportazione colpisce solo la frazione di Collodi.

(3) Il divieto di esportazione colpisce solo la zona limitata ad Est via Medici e confini di Cascina; a Nord via del Fosso Vecchio; ad Ovest via Maggiore e di Oratojo fino alla via Emilia; a Sud via Emilia fino all'Osteria (confine di Cascina).

(4) Il divieto di esportazione è limitato alla sola zona suburbana situata alla destra del Tevere.

Abruzzi.

PROVINCIA DI TERAMO.

Circondario di Penne. – *Città Sant'Angelo* (1).

Circondario di Teramo. – *Atri* – *Montepagano* – *Morro d'Oro* – *Notaresco* – *Silvi.*

Puglie.

PROVINCIA DI BARI.

Circondario di Altamura. – Alberobello* – Altamura – Binetto – Cassano delle Murge – Gioia dal Colle – Grumo Appula – Noci – Santeramo in Colle – Torritto.

Circondario di Bari. – Acquaviva delle Fonti – Bari delle Puglie* – Bitetto* – *Bitonto* – Bitritto – Canneto di Bari – Capurso* – Carbonara di Bari* – Casamassina – Castellana* – Ceglie del Campo* – Cellammare – Conversano – Fasano* – Giovinazzo – Locorotondo – Loseto* – Modugno* – Mola di Bari* – Monopoli* – Montrone – Noicattaro* – Palo del Colle – Polignano a Mare* – Putignano – Rutigliano* – San Michele di Bari – San Nicandro di Bari – Triggiano* – Turi – Valenzano*

Circordario di Barletta. – *Andria* – Molfetta – Ruvo – Terlizzi – *Trani.*

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Brindisi. – *Ostuni.*

Circondario di Taranto. – Castellaneta* – Ginosa – *Grottaglie* – Laterza – Martina Franca – Massafra* – Montemesola – Mottola* – Palagiano* – Taranto.

Basilicata.

PROVINCIA DI POTENZA.

Circondario di Matera. – *Matera.*

Calabrie.

PROVINCIA DI CATANZARO.

Circondario di Catanzaro. – Albi – Amaroni – Argusto – Badolato – Borgia – Caraffa di Catanzaro – Catanzaro – Cropani – Davoli – Gagliato – Gasperina – Girifalco – Isca – Magisano – Montepaone – Palermiti – Petrizzi

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione del territorio costituita dalle contrade Madonna degli Angeli, Sorripe e Acquatina.

– San Floro – Sant'Andrea Apostolo del Jonio – Satriano – Sellia – Sersale – Settingiano – Simeri e Crichi – Soveria Simeri – Tiriolo – Torre di Ruggero Zagarise.

Circondario di Cotrone. – Cutro – San Nicola dell'Alto.

Circondario di Monteleone di Calabria. - Acquaro – Briatico – Capistrano – Cessaniti – Dasà – Dinami – Drapia – Fabrizia – Joppolo* – Limbadi* – Majerato – Mileto – Nicotera – Piscopio – Pizzo – Ricadi – San Calogero – San Costantino Calabro - Sorianello – Tropea* – Zambrone.

Circondario di Nicastro. – Carlopoli – Conflenti – Cortale – Francavilla Angitola – Gimigliano – Gizzeria – Maida – Martirano – Nicastro – Platania – Sambiase – San Pietro a Maida.

PROVINCIA DI COSENZA

Circondario di Castrovillari. – Altomonte – Montegiordano – Mottafollone – San Sosti – Sant'Agata di Esaro.

Circondario di Cosenza. – Belsito* – Castrolibero – Cosenza – Lattarico – Marzi – Montalto Uffugo – Rogliano – Rota Greca – San Giovanni in Fiore.

Circondario di Paola. – Ajello in Calabria – Amantea – Belmonte Calabro. – Bonifati – Falconara Albanese – Lago – Longobardi – San Pietro in Amantea – Terrati.

Circondario di Rossano. – Corigliano Calabro – Rossano.

PROVINCIA DI REGGIO DI CALABRIA.

Circondario di Gerace. – Ardore – Benestare - Bianco * – Bovalino * – Brancaleone * – Bruzzano Zeffirio * – Caraffa del Bianco * – Caulonia – Ciminà * – Ferruzzano – Gerace – Giojosa Jonica – Grotteria – Mammola – Martone * – Palizzi – Pazzano – Portigliola – Riace – Roccella Jonica * – San Giovanni di Gerace – Sant'Ilario del Jonio – Siderno Marina - Staiti.

Circondario di Palmi. – Anoja – Cosoleto - Delianuova * – Feroleto della Chiesa – Gioja Tauro – Jatrinoli – Melicuccà – Molocchio – Oppido Mamertina – Palmi – Radicena – Rizziconi – Rosarno – San Procopio – Santa Cristina d'Aspromonte – Sant'Eufemia d'Aspromonte * - Scido – Seminara – Sinopoli – Terranova Sappo Minulio – Tresilico – Varapodio.

Circondario di Reggio Calabria. – Bagaladi – Bagnara Calabra – Bova – Calanna – Campo di Calabria – Cannitello – Cardeto * – Cataforio – Catona – Condofuri – Fiumara – Gallico – Gallina – Laganadi – Melito di Porto Salvo – Montebello Jonico, già Fossato di Calabria – Motta San Giovanni – Pellaro – Podargoni – Reggio di Calabria – Rosali – Salice Calabro – Sambatello – San Lorenzo – San Roberto – Sant'Alessio in Aspromonte – Santo Stefano in Aspromonte – Scilla – Villa San Giovanni – Villa San Giuseppe.

Sicilia.

PROVINCIA DI CALTANISSETTA.

Circondario di Caltanissetta. - Acquaviva Platani - Caltanissetta - Campofranco - Delia - Marianopoli - Montedoro - Mussomeli - Resuttano - San Cataldo - Santa Caterina Villarmosa - Serradifalco - Sommatino - Sutera - Vallelunga Pratameno - Villalba.

Circondario di Piazza Armerina. - Aidone - Barrafranca - Calascibetta - Castrogiovanni - Piazza Armerina - Pietraperzia - Valguarnera Caropepe - Villarosa.

Circondario di Terranova di Sicilia. - Butera - Mazzarino - Niscemi - Riesi - Terranova di Sicilia.

PROVINCIA DI CATANIA.

Circondario di Acireale. - Aci Bonaccorsi - Aci Castello - Aci Catena - Acireale - Aci Sant'Antonio - Calatabiano - Castiglione di Sicilia - Fiumefreddo di Sicilia - Giarre - Linguaglossa - Mascali - Piedimonte Etneo - Randazzo - Riposto.

Circondario di Caltagirone. - Caltagirone - Grammichele - Licodia Eubea - Militello in Val di Catania - Mineo - Mirabella Imbaccari - Palagonia - Raddusa - Rammacca - San Cono - San Michele di Ganzaria - Vizzini.

Circondario di Catania. - Adernò - Belpasso - Biancavilla - Bronte - Camporotondo Etneo - Catania - Gravina di Catania - Maletto - Mascalucia - Misterbianco - Motta Sant'Anastasia - Nicolosi - Paternò - Pedara - San Giovanni di Galermo - San Giovanni la Punta - San Gregorio di Catania - San Pietro Clarenza - Sant'Agata li Battiati - Santa Maria di Licodia - Scordia - Trecastagni - Tremestieri Etneo - Viagrande - Zafferana Etnea.

Circondario di Nicosia. - Agira - Assoro - Catenanuova - Centuripe - Cerami - Gagliano Castelferrato - Leonforte - Nicosia - Nissoria - Regalbuto - Sperlinga - Troina.

PROVINCIA DI GIRGENTI.

Circondario di Bivona. - Alessandria della Rocca - Bivona - Burgio - Calamonaci - Cammarata - Casteltermini - Cianciana - Lucca Sicula - Ribera - San Biagio Platani - San Giovanni Gemini - S. Stefano Quisquina - Villafranca Sicula.

Circondario di Girgenti. - Aragona - Camastra - Campobello di Licata - Canicattì - Castrofilippo - Cattolica Eraclea - Comitini - Favara - Girgenti - Grotte - Licata - Montallegro - Naro - Palma di Montechiaro - Porto Empedocle - Racalmuto - Raffadali - Ravanusa - Realmonte - Sant'Angelo Muscaro - Siculiana.

Circondario di Sciacca. - Caltabellotta - Menfi - Montevago - Sambuca Zabut - Santa Margherita di Belice - Sciacca.

PROVINCIA DI MESSINA.

Circondario di Castroreale. - Antillo - Barcellona Pozzo di Gotto - Basicò - Casalvecchio Siculo - Castel Mola - Castroreale - Falcone - Forza di Agrò - Francavilla di Sicilia - Furnari - Giardini - Graniti - Kaggi - Letojanni Gallodoro - Limina - Locadi - Malvagna - Mazzarrà Sant'andrea - Meri - Mojo Alcantara - Mongiuffi Melia - Mont'Albano d'Elicona - Motta Camastra - Novara di Sicilia - Rocca Fiorita - Roccella Valdemone - Santa Teresa di Riva - Savoca - Taormina - Tripi.

Circondario di Messina. - Alì - Bauso - Calvaruso - Condrò * - Fiumedinisi - Gualtieri Sicaminò - Guidomandri - Itala - Lipari (frazione Alicudi) - Lipari (id. Lipari) - Lipari (id. Filicudi) - Lipari (id. Panarea) - Lipari (id. Stromboli) - Lipari (id. Vulcano) - Mandanici - Messina - Milazzo - Monforte San Giorgio - Nizza Sicilia - Roccalumera - Rocca Valdina - Rometta - Salina - San Filippo del Mela - San Pier Niceto - Santa Lucia del Mela - Santo Stefano di Briga - Saponara Villafranca - Scaletta Zanglea - Spadafora San Martino - Valdina - Venetico.

Circondario di Mistretta. - Capizzi - Caronia - Castel di Lucio - Cesarò - Mistretta - Motta d'Affermo - Pettineo - Reitano - San Fratello - San Teodoro - Santo Stefano di Camastra - Tusa.

Circondario di Patti. - Alcara li Fusi - Brolo - Capri Leone - Castell'Umberto - Ficarra - Floresta - Frazzanò - Galati Mamertino - Giojosa Marea - Librizzi - Longi - Militello di Rosmarino - Mirto - Montagnareale - Naso - Oliveri - Patti - Piraino - Raccuja - San Marco d'Alunzio - San Pietro sopra Patti - San Salvatore di Fitalia - Santa Domenica Vittoria - Sant'Agata di Militello - Sant'Angelo di Brolo - Sinagra - Tortorici - Ucria.

PROVINCIA DI PALERMO.

Circondario di Cefalù. - Alimena - Buompietro - Campofelice - Castelbuono - Cefalù - Collesano - Gangi - Geraci Siculo - Gratteri - Isnello - Lascari - Petralia Soprana - Petralia Sottana - Polizzi Generosa - Pollina - San Mauro Castelverde.

Circondario di Corleone. - Bisacquino - Campofiorito - Chiusa Sclafani - Contessa Entellina - Corleone - Giuliana - Palazzo Adriano - Prizzi - Roccamena.

Circondario di Palermo. - Bagheria - Balestrate - Baucina - Belmonte Mezzagno - Bolognetta - Borgetto - Capaci - Carini - Casteldaccia - Cefalà Diana - Ciminna - Cinisi - Ficarazzi - Giardinello - Godrano - Isola delle Femmine - Marineo - Mezzojuso - Misilmeri - Monreale - Montelepre - Palermo - Parco - Partinico - Piana dei Greci - San Cipirello - San Giuseppe Jato - Santa Cristina Gela - Santa Flavia - Terrasini Favarotta - Torretta - Ustica - Ventimiglia di Sicilia - Villabate - Villafrati.

Circondario di Termini Imerese. - Alia - Aliminusa - Altavilla Milicia - Caccamo - Caltavuturo - Castronuovo di Sicilia - Cerda - Lercara Friddi - Montemaggiore Belsito - Roccapalumba - Sciara - Sclafani - Termini Imerese - Trabia - Valledolmo - Vicari.

PROVINCIA DI SIRACUSA.

Circondario di Modica. – Biscari – Chiaramonte Gulfi – Comiso – Giarratana – Modica – Monterosso Almo – Pozzallo – Ragusa – Ragusa Inferiore – Santa Croce Camerina – Scicli – Spaccaforno – Vittoria.

Circondario di Noto. – Avola – Buccheri – Buscemi - Cassaro – Ferla – Noto – Pachino – Palazzolo Acreide – Rosolini.

Circondario di Siracusa. – Augusta – Canicattini – Carlentini – Floridia – Francoforte - Lentini – Melilli – Siracusa – Solarino – Sortino.

PROVINCIA DI TRAPANI

Circondario di Alcamo. – Alcamo – Calatafimi – Camporeale – Castellammare del Golfo - Gibellina – Poggioreale – Salaparuta – Vita.

Circondario di Mazzara del Vallo. - Campobello di Mazzara – Castelvetrano – Mazzara del Vallo – Partanna – Salemi – Santa Ninfa.

Circondario di Trapani. – Favignana – Marsala – Monte San Giuliano – Paceco – Trapani*.

Sardegna.

PROVINCIA DI CAGLIARI

Circondario di Cagliari. – Armungia – Ballao – *Dolianova, già San Pantaleo* – Mandas – *Nuraminis* – *Samassi* – *Santo Sperato* – *Selegas* – *Serrenti* – *Sestu* – *Villasor*.

Circondario di Lanusei. – Aritzo* – Arzana* – Atzara – Austis* – Bari Sardo* – Baunei – Belvi* – Desulo* - Escalaplano – Escolea* – Esterzili* – Gadoni* – Gairo Nuovo – Gergei – Girasole* – Ilbono* – Jerzu – Lanusei – Loceri* – Meana Sardo – Nurri – Orroli* - Ortueri – Osini – Perdasdefogu* – Sadali – Seui – Seulo* – Sorgono – Talana* – Tertenia – Teti* - Tiana* – Tonara* – Tortolì* - Triei – Ulassai – Urzulei* – Ussassai – Villagrande Strisaili* – Villanova Tulo*.

Circondario di Oristano. – Abbasanta* - Aidomaggiore - Ardauli - Bidoni* Birori – Bonarcado* - Boroneddu* – Borore – Bortigali - Bosa – Busachi – Cuglieri – Dualchi - Flussio – Ghilarza* - Macomer – Magomadas - Modolo – Montresta - Narbolia* – Neoneli – Noragugume* – Norbello – Nughedu Santa Vittoria* – Paulilatino – *Riola* – Sagama – Samugheo – Santu Lussurgiu – San Vero Milis – Scano Montiferro – Seneghe – Sennariolo* - Sindia* – Soddi* Sorradile – Suni – Tadasuni* - Tinnura – Tresnuraghes – Ula - Tirso - Zuri*

PROVINCIA DI SASSARI

Circondario di Alghero. – Alghero – Banari – Bessude – Bonnanaro – Bonorva – Borutta – Cheremule – Cossoine – Giave – Mara – Monteleone Rocca Doria – Olmedo – Padria – Pozzomaggiore – Romana – Semestene – Siligo – Tiesi – Torralba – Villanova Monteleone.

Circondario di Nuoro. – Bitti – Bolotana – Dorgali – Fonni* – Galtelli – Gavoi – Irgoli – Lei – Loculi – Lodè – Lodine – Lula – Mamojada – Nuoro – Oliena – Ollolai – Olzai – Onani – Onifai – Oniferi – Orani – Orgosolo – Orosei – Orotelli – Orune – Osidda – Ottana – Ovodda – Posada – Sarule – Silanus – Siniscola – Torpè.

Circondario di Ozieri. – Alà dei Sardi – Anela – Ardara – Benetutti – Berchidda - Bono – Bottidda – Buddusò – Bultei – Burgos – Esporlatu - Illorai – Ittireddu – Monti - Mores – Nughedu di San Nicolò – Nule* – Oschiri – Ozieri – Pattada – Tula.

Circondario di Sassari. – Bulzi – Cargeghe – Castel Sardo - Chiaramonti - Codrongianus - Florinas – Itiri – Laerru – Martis – Muros - Nulvi – Osilo – Ossi – Perfugas – Ploaghe - Porto Torres - Putifigari – Sassari – Sedini – Sennori – Sorso - Tissi - Uri – Usini.

Circondario di Tempio Pausania. – Aggius – Bortigiadas – Calangianus – La Maddalena – Luras – Nuchis – Santa Teresa Gallura – Tempio Pausania – Terranuova Pausania.

Circolare N. 41.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione Nazionale di olii d'oliva ed internazionale di macchine olearie di imballaggio per prodotti agricoli in Roma.

In occasione della Esposizione sovraindicata dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale 1ª, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata: dal 1° aprile al 15 maggio 1908.
Ritorno: dal 1° maggio al 31 detto.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 1° aprile al 15 maggio 1908.
Ritorno: dal 1° maggio al 31 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 42.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione internazionale delle applicazioni della elettricità in Marsiglia.

Per la sovraindicata esposizione saranno accordate le facilitazioni seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI

Applicazione del ribasso portato dalla Concessione spe-

ciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nel seguente periodo di tempo:

Andata e Ritorno: dal 1° aprile al 10 novembre 1908.

Il ribasso dovrà essere accordato pei viaggi in destinazione della stazione di transito internazionale di Ventimiglia o di uno dei porti marittimi di imbarco e ritorno.

SPEDIZIONE DEGLI OGGETTI.

Gli oggetti invenduti di ritorno dalla esposizione suindicata, saranno trasportati gratuitamente sulle linee dello Stato alle condizioni stabilite colla circolare N. 2-1906. del Servizio VIII.

L'applicazione di tale facilitazione decorrerà dal giorno di apertura dell'esposizione fino a tutto il 30 novembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 44.

(SERVIZIO VIII)

IX Congresso di idrologia, climatologia e terapia fisica in San Remo.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 7 al 15 aprile 1908.
Ritorno: dal 12 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 13. 28 MARZO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, marzo 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine Generale N. 7.

(SERVIZIO VII)

Assunzione dell'esercizio della Ferrovia Roma-Albano-Nettuno da parte della concessionaria Società delle Ferrovie Secondarie Romane.

Col 31 marzo 1908 cessa da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che l'aveva in via provvisoria, l'esercizio della ferrovia Roma-Albano-Nettuno, appartenente alla Società delle Ferrovie Secondarie Romane, la quale a cominciare dal 1° aprile p. v. assume l'esercizio diretto della ferrovia suddetta.

SERVIZIO CUMULATIVO.

Il servizio cumulativo pei trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, giornali, merci, veicoli, bestiame, ecc., in vigore fra le ferrovie dello Stato, le Amministrazioni ammessevi e la ferrovia Roma-Albano-Nettuno, continuerà ad essere regolato, in massima, dalle disposizioni vigenti, avvertendo però che, per le condizioni del tronco Cecchina-Albano, non può aver luogo il servizio cumulativo, pel transito di Cecchina, dei trasporti a carro completo in provenienza o in destinazione di Albano, Castelgandolfo, Marino e Capannelle.

Nell' occasione si richiama l' attenzione del personale sulle disposizioni seguenti:

I. *Trasporti tra le stazioni comuni di Roma Termini e Cecchina.* — I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. fra le stazioni comuni di Roma Termini e Cecchina, verranno effettuati e tassati:

a) per la via esclusiva della Rete dello Stato (Roma-

Ciampino-Cecchina) se trattasi di trasporti a carro completo o da considerarsi come tali a termini delle disposizioni che sono o saranno in vigore sulla Rete stessa;

b) per la via domandata dallo speditore sui documenti di trasporto, ed in mancanza per la via più economica, se trattasi di spedizioni in dettaglio.

II. *Trasporti da e per le stazioni comuni di Roma Termini e Cecchina.* — I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O.

a) In partenza da Roma Termini per stazioni dello Stato oltre Cecchina e viceversa, oppure in partenza da Cecchina per stazioni dello Stato oltre Roma Termini e viceversa, saranno eseguiti e tassati per la via esclusiva dello Stato (Roma-Ciampino-Cecchina).

Le stesse norme varranno pei trasporti predetti da e per Roma Termini e Cecchina, destinati o provenienti da stazioni di amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

b) In partenza da Roma Termini per stazioni delle Ferrovie Secondarie Romane oltre Cecchina verso Nettuno e viceversa saranno eseguiti e tassati:

1. Per la via mista (Roma-Ciampino-Cecchina-Nettuno) se trattasi di spedizioni a carro completo, o da considerarsi come tali a termini delle disposizioni che sono o saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

2. Per la via mista suddetta o per la via esclusiva delle Secondarie Romane (Roma-Albano-Cecchina-Nettuno), secondo che l'una o l'altra risulti complessivamente più economica, se trattasi di spedizioni in dettaglio, salvo contraria domanda dello speditore sui documenti di trasporto.

III. *Trasporti in servizio cumulativo.* — I trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive dello Stato e le stazioni esclusive della ferrovia Roma-Albano-Nettuno si tasseranno e si eseguiranno:

a) per quello dei transiti di Roma Termini o Cecchina che determina il prezzo complessivo più economico salvo beninteso, contraria domanda del mittente, se trattasi di spedizioni in dettaglio;

b) esclusivamente pel transito di Roma Termini se trattasi di trasporti a *carro completo* da e per le stazioni di Capannelle, Marino, Castelgandolfo e Albano;

c) *per la via di Roma-Ciampino-Cecchina*, se trattasi di trasporti a *carico completo* da e per le stazioni di Carroceto, Anzio e Nettuno, che nel loro percorso debbono toccare Roma Termini.

Pei trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni della ferrovia Roma-Albano-Nettuno e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato ammesse al servizio comulativo si osserveranno, ferme le disposizioni di cui sopra, rispetto alla ferrovia Roma-Albano-Nettuno, le norme di tassazione e di instradamento pattuite tra la Rete dello Stato e le predette Amministrazioni e linee.

Resta inteso che i trasporti in servizio cumulativo devono continuare ad essere tassati computando separatamente il percorso di ciascuna Amministrazione.

IV. *I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O.*, non sono ammessi in servizio cumulativo, al transito sul tronco Roma-Albano-Cecchina. Per conseguenza non possono effettuarsi:

a) spedizioni in servizio cumulativo fra stazioni esclusive dello Stato da oltre Roma per oltre Cecchina e viceversa;

b) rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio determinanti il transito sulla ferrovia Roma-Albano-Nettuno.

V. *Veicoli, copertoni ed attrezzi di carico in servizio cumulativo.* — E' ammesso lo scambio in servizio cumulativo tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Secondarie Romane dei carri, dei copertoni e degli attrezzi di carico.

Per il loro trattamento valgono le stesse norme che sono in vigore tra le Ferrovie dello Stato e le altre Ferrovie Secondarie Italiane.

Il materiale di proprietà delle Ferrovie Secondarie Romane porta la marca F. S. R.

VI. *Contabilità dei trasporti.* — Il controllo dei prodotti

continuerà, fino al 30 giugno 1908, ad essere fatto dalle Ferrovie dello Stato anche nell'interesse delle Ferrovie Secondarie Romane e quindi i trasporti da e per le stazioni della ferrovia Roma-Albano-Nettuno saranno sempre da contabilizzarsi e scritturarsi colle modalità di cui l'Istruzione N. 10-1906 del Servizio IX.

Nessun cambiamento pertanto viene per ora portato nella contabilità dei prodotti delle stazioni della ferrovia predetta, le quali continueranno a valersi degli stessi libri ed a praticare tutte le altre scritturazioni contabili oggi richieste, come se nessuna variazione fosse avvenuta nell'esercizio.

La contabilità sarà in conseguenza rassegnata, come presentemente, ai diversi Controlli delle Ferrovie dello Stato, a seconda delle rispettive competenze.

VII. *Versamenti.* — Anche i versamenti, tanto riguardanti gl'introiti ordinari quanto quelli estranei al traffico, continueranno dalle stazioni della ripetuta ferrovia ad essere fatti, fino al 30 giugno p. v., alla Cassa Compartimentale delle Ferrovie dello Stato in Roma, nei termini di tempo e colle modalità attualmente in vigore.

VIII. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza e i documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici e alle stazioni dell'altra, per cose attinenti al servizio cumulativo, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

IX. *Servizio nelle stazioni comuni.* — Nelle stazioni comuni di Roma e Cecchina il servizio è fatto dalla Rete dello Stato anche per conto e nell'interesse della ferrovia Roma-Albano-Nettuno.

APPROVVIGIONAMENTI E MAGAZZINI.

Le somministrazioni di materiali, di materie di consumo fatte a tutto il 31 marzo per la linea Roma-Albano-Nettuno, verranno contabilizzate colle norme in vigore.

I materiali di qualsiasi specie che eventualmente dai Magazzini, Depositi Combustibili o Sezioni di Mantenimento dovessero somministrarsi per la linea anzidetta dal 1° aprile su richiesta della Società esercente, saranno invece contabilizzati con fattura di vendita alla Società stessa.

Il Servizio del Mantenimento provvederà alla constatazione delle scorte in rimanenza al 31 marzo e da passarsi alla Società. Qualora gli accertamenti avvenissero posteriormente a tale data, la Sezione del Mantenimento terrà dal 1° aprile in evidenza le operazioni d'impiego e di ricavo dei materiali di ogni specie.

Verrà pure constatata la rimanenza al 31 marzo dei combustibili esistenti nei depositi di Nettuno, Albano ed Anzio ed ove le rispettive verifiche fossero eseguite dopo il giorno fissato per la consegna, l'Incaricato di ciascun Deposito terrà dal 1° aprile conto separato del movimento giornaliero dei combustibili.

Carte di libera circolazione. — Le carte di libera circolazione valevoli per la ferrovia Roma-Albano-Nettuno, già rilasciate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, continueranno ad essere valide fino alla loro scadenza.

Contratti e convenzioni. — Tutti i contratti e convenzioni relativi all' esercizio della ferrovia Roma-Albano-Nettuno, avranno vigore fino alla loro naturale scadenza, o fino a quando non verrà diversamente disposto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 8.

(SERVIZIO VII)

Assunzione dell'esercizio della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo da parte della concessionaria Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Col 31 marzo 1908 cessa da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che l'aveva in via provvisoria, l'esercizio della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, appartenente alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, la quale a cominciare dal 1° aprile p. v. assume l'esercizio diretto delle ferrovia suddetta.

SERVIZIO CUMULATIVO.

Il servizio cumulativo pei trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, giornali, merci, veicoli, bestiame, ecc., fra le Ferrovie dello Stato, le Amministrazioni ammessevi e la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo continuerà ad essere regolato, in massima, dalle disposizioni in vigore.

Per l'esatta e regolare applicazione si richiama l'attenzione del personale sulle disposizioni che seguono, le quali parzialmente modificano quelle vigenti nei riguardi dell'instradamento e tassazione dei trasporti colla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

I. *Trasporti fra la stazione comune di Roma Trastevere e la stazione di Viterbo Porta Romana della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.* — I trasposti a G. V., P. V. A. e P. V. O. fra le stazioni sopra indicate, verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto ed in mancanza per la via più economica.

II. *Trasporti da e per la stazione comune di Roma Trastevere e Viterbo Porta Fiorentina.* — I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O:

a) in partenza dalla stazione comune di Roma Traste-

vere per stazioni dello Stato oltre Viterbo Porta Romana e viceversa, oppure in partenza da Viterbo Porta Fiorentina delle Ferrovie dello Stato per stazioni dello Stato oltre Roma Trastevere e viceversa, saranno eseguiti per la via assoluta dello Stato.

Le stesse norme varranno per i trasporti predetti da e per le stazioni suindicate, destinati o provenienti da stazioni di ferrovie ammesse al servizio cumulativo.

III. *Trasporti in servizio cumulativo.* — I trasporti in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato, (esclusa la stazione di Viterbo Porta Fiorentina) e le stazioni della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo (esclusa Viterbo Porta Romana) si tasseranno pel percorso separato di ciascuna amministrazione, e si eseguiranno per quello dei transiti di Roma Trastevere o Viterbo Porta Fiorentina che determina il prezzo complessivo più economico, salvo, beninteso, contraria domanda del mittente.

Pei trasporti in servizio cumulativo fra le stazioni esclusive della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo (esclusa Viterbo Porta Romana) e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato, ammesse al servizio cumulativo, si osserveranno, fermo l'inoltro rispetto alla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo per uno dei transiti di Roma o Viterbo, le norme di tassazione e di instradamento fra la Rete dello Stato e le predette Amministrazioni e linee.

Per quanto precede non è quindi ammesso il servizio cumulativo:

a) fra la stazione di Viterbo Porta Romana e le stazioni della Rete dello Stato ed amministrazioni oltre la Rete stessa;

b) fra la stazione di Viterbo Porta Fiorentina e le stazioni esclusive della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, compresa la stazione di Viterbo Porta Romana;

c) fra la stazione di Viterbo Porta Fiorentina e le altre stazioni dello Stato, compresa Roma Trastevere, in transito sulla linea Roma-Viterbo.

I trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. non sono ammessi

in servizio cumulativo al transito sulla ferrovia Roma-Viterbo. Per conseguenza non possono effettuarsi:

a) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Roma-Trastevere per oltre Viterbo e viceversa;

b) rispedizioni per disposizione delle parti o con ricarteggio d'ufficio determinanti il transito sulla ferrovia Roma-Viterbo.

Le stazioni di Roma Trastevere e Viterbo Porta Fiorentina dovranno segnalare ai competenti Controlli, tutti gli estremi dei trasporti che, in arrivo alle medesime da stazioni delle ferrovie dello Stato e amministrazioni corrispondenti, venissero rispediti dai destinatari, dopo lo svincolo, da Roma-Trastevere o da Viterbo Porta Fiorentina.

IV. *Materiale mobile, copertoni ed attrezzi di carico.* — Non avendo al momento la linea Roma-Ronciglione-Viterbo dotazione propria di materiale mobile, di copertoni e di attrezzi di carico, le Ferrovie dello Stato mettono provvisoriamente a disposizione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'esercizio della linea stessa

N. 9 locomotive, che eventualmente potranno essere portate a 10,

N. 34 carrozze,

N. 6 bagagliai,

e provvederanno inoltre, di volta in volta, avendo però sempre riguardo anche alle condizioni del proprio traffico, i carri, i copertoni e gli attrezzi di carico occorrenti per il servizio delle merci.

Alle locomotive, alle carrozze ed ai bagagliai di cui sopra, sarà applicata la marca provvisoria «F.M.». sbarrando quella «F. S.».

Per tutte le prestazioni sopra indicate le Strade Ferrate del Mediterraneo corrisponderanno alle Ferrovie dello Stato i compensi prestabiliti.

I carri carichi con spedizioni in servizio cumulativo saranno ammessi al passaggio dalle linee delle Ferrovie dello Stato a quella della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo e vi-

ce versa, con le modalità ordinarie dello scambio carri tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Secondarie Italiane.

V. *Contabilità dei trasporti.* — Il controllo dei prodotti continuerà, fino al 30 giugno 1908, ad essere fatto dalle Ferrovie dello Stato anche nell'interesse delle Strade Ferrate del Mediterraneo e quindi i trasporti da e per le stazioni della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo saranno sempre da contabilizzarsi e scritturarsi colle modalità di cui l'Istruzione N. 10-1906 del Servizio IX.

Nessun cambiamento pertanto viene per ora portato nella contabilità dei prodotti delle stazioni della ferrovia predetta, le quali continueranno a valersi degli stessi libri ed a praticare tutte le altre scritturazioni contabili oggi richieste, come se nessuna variazione fosse avvenuta nell'esercizio.

La contabilità sarà di conseguenza rassegnata, come presentemente, ai diversi Controlli delle Ferrovie dello Stato a seconda delle rispettive competenze.

VI. *Versamenti.* — Anche i versamenti tanto riguardanti gl'introiti ordinari quanto quegli estranei al traffico continueranno dalle stazioni della ripetuta ferrovia ad essere fatti, fino al 30 giugno p. v., alla Cassa Compartimentale delle Ferrovie dello Stato in Roma, nei termini di tempo e colle modalità attualmente in vigore.

VII. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza ed i documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici e alle stazioni dell'altra, per cose attinenti al servizio comulativo, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

VIII. *Servizio nelle stazioni comuni.* — Nella stazione comune di Roma Trastevere il servizio è fatto dalla Rete dello Stato anche per conto e nell' interesse della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

APPROVVIGIONAMENTI E MAGAZZINI.

Le somministrazioni di materiali e di materie di consumo fatte a tutto il 31 marzo per la linea Roma-Ronciglione-Viterbo, verranno contabilizzate colle norme in vigore. I materiali di qualsiasi specie che eventualmente dai Magazzini, Depositi combustibili o Sezioni del Mantenimento, dovessero provvisoriamente somministrarsi per la linea anzidetta dal 1° aprile, su richiesta della Società esercente, saranno invece contabilizzate con fattura di vendita.

Il Servizio del Mantenimento provvederà alla constatazione delle scorte in rimanenza al 31 marzo e da passarsi alla Società concessionaria. Qualora gli accertamenti avvenissero posteriormente a tale data, la Sezione del Mantenimento terrà dal 1° aprile in evidenza le operazioni di impiego e di ricavo dei materiali di ogni specie.

Verrà pure constatata la rimanenza al 31 marzo dei combustibili esistenti nei Depositi di Ronciglione e di Viterbo Porta Romana ed ove le rispettive verifiche fossero eseguite dopo il giorno fissato per la consegna, l'Incaricato di ciascun Deposito terrà dal 1° aprile conto separato del movimento giornaliero dei combustibili.

Carta di libera circolazione. — Le carte di libera circolazione valevoli per la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, già rilasciate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, continueranno ad essere valide fino alla loro scadenza.

Contratti e convenzioni. — Tutti i contratti e le convenzioni relative all'esercizio della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo avranno vigore fino alla loro naturale scadenza o fino a quando non verrà diversamente disposto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 9.

(SERVIZIO VII)

Assunzione dell'esercizio della ferrovia Varese-Porto Ceresio da parte della concessionaria Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Col giorno 31 marzo 1908 cessa da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che l'aveva in via provvisoria, l'esercizio della ferrovia Varese-Porto Ceresio, appartenente alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, la quale a cominciare dal 1° aprile p. v. assume l'esercizio diretto della ferrovia suddetta.

Siccome, però, il servizio dei treni elettrici continuerà a svolgersi senza interruzione fra Milano e Porto Ceresio, così lo stesso personale dei treni delle Ferrovie dello Stato che fa servizio sul tratto Milano-Varese lo farà pure sul tratto Varese-Porto Ceresio, secondo gli accordi prestabiliti.

SERVIZIO CUMULATIVO.

Nulla viene mutato per quanto riguarda il servizio comulativo pei trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, giornali, merci, veicoli, bestiame, ecc., fra le Ferrovie dello Stato, le Amministrazioni ammessevi e la ferrovia Varese-Porto Ceresio; per conseguenza a partire dal 1° aprile p. v. l'esecuzione, la tassazione e l'instradamento dei trasporti in servizio cumulativo con la ferrovia Varese-Porto Ceresio continueranno ad essere regolati dalle disposizioni e norme in vigore.

I. *Materiale mobile, copertoni ed attrezzi di carico.* — Non avendo al momento la linea Varese-Porto Ceresio dotazione propria di materiale mobile, di copertoni e di attrezzi di carico, il servizio vien fatto con quelli di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

Per tali prestazioni le Strade Ferrate del Mediterraneo

corrisponderanno alle Ferrovie dello Stato i compensi prestabiliti.

Le carrozze ed i bagagliai faranno servizio diretto tra Porto Ceresio e la linea Varese-Gallarate-Milano, e viceversa.

I carri carichi con spedizioni in servizio cumulativo, saranno ammessi al passaggio dalle linee delle Ferrovie dello Stato a quella di Varese-Porto Ceresio, e viceversa, con le modalità ordinarie dello scambio carri tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Secondarie Italiane.

II. *Contabilità dei trasporti.* — Il controllo dei prodotti continuerà ad essere fatto, fino al 30 giugno 1908, dalle Ferrovie dello Stato anche nell'interesse delle Strade Ferrate del Mediterraneo e quindi i trasporti da e per stazioni della ferrovia Varese-Porto Ceresio saranno sempre da contabilizzarsi e scritturarsi di conformità alla Istruzione N. 10-1906 del Servizio IX.

Nessun cambiamento, quindi, viene portato per ora nella contabilità delle stazioni della ferrovia predetta, le quali continueranno a valersi degli attuali libri ed a praticare tutte le altre scritturazioni contabili oggi richieste, come se nessuna variazione fosse avvenuta nell'esercizio.

La contabilità sarà in conseguenza rassegnata, come presentemente, ai diversi Controlli delle Ferrovie dello Stato, a seconda delle rispettive competenze.

III. *Versamenti* — Anche i versamenti tanto riguardanti gl'introiti ordinari quanto quelli estranei al traffico continueranno ad essere fatti, fino al 30 giugno p. v., dalle stazioni della Ferrovia predetta alla Cassa Compartimentale di Milano, alle scadenze e colle modalità finora vigenti.

IV. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza e i documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo, e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

V. *Servizio nella stazione comune di Varese.* — Nella stazione comune di Varese il servizio è fatto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato anche per conto e nell'interesse della ferrovia Varese-Porto Ceresio.

APPROVVIGIONAMENTI E MAGAZZINI.

Le somministrazioni fatte a tutto il 31 marzo alla linea Varese-Porto Ceresio, verranno contabilizzate con le norme finora in vigore. I materiali di qualsiasi specie che eventualmente i Magazzini, Depositi combustibili o Sezioni del Mantenimento dovessero somministrare a partire dal 1° aprile su richiesta della Società esercente, saranno invece addebitati con fattura di vendita.

Il Servizio del Mantenimento provvederà alla constatazione delle scorte in rimanenza al 31 marzo e qualora gli accertamenti avvenissero posteriormente a tale data, gli agenti del Mantenimento terranno dal 1° aprile in evidenza le operazioni d'impiego e di ricavo dei materiali di ogni specie.

Carte di libera circolazione. — Le carte di libera circolazione valevoli per la ferrovia Varese-Porto Ceresio, già rilasciate dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, continueranno ad essere valide fino alla loro scadenza.

Contratti e convenzioni. — Tutti i contratti e le convenzioni relative all'esercizio della ferrovia Varese-Porto Ceresio avranno vigore fino alla loro naturale scadenza o fino a quando non verrà diversamente disposto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 77.

(SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 17-1908).

Col 1° aprile 1908 entrerà in vigore il 20° Supplemento alle tariffe pel trasporto delle merci in servizio diretto italo-germanico (edizione 1° febbraio 1898), il quale, oltre a numerose aggiunte e modificazioni riflettenti la percorrenza estera, contiene pure parecchie varianti alle disposizioni regolamentari, alle prescrizioni di tariffa, alla nomenclatura delle merci, nonchè le riduzioni alle distanze chilometriche ed ai prezzi del percorso italiano, conseguenti dall'ammissione al transito dei trasporti sulla linea Vicenza-Cittadella-Treviso.

Detto Supplemento verrà dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze, come di consueto, distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di L. 1,50 per esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 78.

(SERVIZIO IX)

Unificazione dei sistemi di contabilità in tutte le stazioni e disposizioni transitorie relative.

(Vedi Istruzioni del Servizio IX N. 6-15-21 e 22-1907, e quella pubblicata coll'Ord. di Serviz. N. 75-1908).

Si porta a conoscenza del personale interessato, l'unita Istruzione *sull'Unificazione dei sistemi di contabilità in tutte le stazioni e disposizioni transitorie relative*, che andrà in vigore col nuovo ordinamento dei Controlli prodotti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ISTRUZIONE

(Servizio IX)

Unificazione dei sistemi di contabilità in tutte le stazioni e disposizioni transitorie relative.

(Vedi Istruzioni del Servizio IX N. 6, 15, 21 e 22-1907 e quelle pubblicate coll'Ord. di Servizio N. 75-1908).

Art. 1.

Attuazione delle nuove Norme per il servizio contabile delle stazioni.

Dal giorno in cui, con apposita disposizione, sarà dato effetto al nuovo ordinamento dei Controlli Prodotti ed alla nuova ripartizione delle attribuzioni e competenze ad essi assegnate a sensi dell' Ordine Generale N. 27-1906, andranno in vigore su tutta la Rete le nuove Norme contabili per le gestioni merci, per il Capo stazione e per i transiti, di cui le Istruzioni N. 21 e 22-1907 del Servizio IX e quelle pubblicate coll'ordine di Servizio N. 75-1908. Con tali nuove norme e con quelle già attuate per le gestioni Viaggiatori, Bagagli e Telegrafi, (Istruzioni N. 6 e 15-1907 del Servizio suddetto) dal giorno predetto il sistema contabile resta unificato in tutte le stazioni della Rete.

Con eguale decorrenza cessa la riserva di cui al punto 9° della suddetta Istruzione N. 15-1907 per quanto riguarda l'assunzione a debito e la tenuta in rimanenza dei rilievi delle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Telegrafi da parte delle stazioni ex mediterranee.

Dalla data suddetta le stazioni ed i transiti di tutta la Rete debbono quindi fare uso dei nuovi stampati, di cui le citate Istruzioni N. 21 e 22-1907 e quelle pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 75-1908, ed iniziare una nuova numerazione per le spedizioni, gli arrivi e gli svincoli, nonchè in genere per tutti i registri, bollettari, ecc. pei quali è prescritto il rinnovarsi della numerazione ad ogni anno solare.

Le stazioni ed i transiti del Continente, per la mutata competenza dei Controlli di Torino e di Firenze, debbono tenere altresì distinte le scritturazioni e la contabilità delle singole gestioni, secondochè si riferiscono a trasporti eseguiti prima o dopo l'attuazione delle nuove Norme.

La contabilità riguardante il primo di detti periodi costituisce la *gestione stralcio*, quella del periodo successivo la *nuova gestione*.

Tale distinzione non ha luogo per le stazioni della Sicilia, le quali pertanto continuano le loro scritturazioni nell'attuale gestione. Di conseguenza le stazioni di Villa S. Giovanni e di Reggio Porto, che hanno contabilità separate per la Sicilia e per il Continente, debbono tenere la *gestione stralcio* per la sola contabilità continentale.

Art. 2.

Unificazione delle gestioni merci nelle stazioni ex comuni.

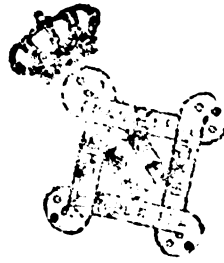
Dall' attuazione delle nuove Norme cessa, per le stazioni già comuni alle ex Reti Mediterranea ed Adriatica, la necessità di separate gestioni mediterranea ed adriatica, dovendo entrambe essere riunite in una sola; e fermo restando l'obbligo di tenere due separate *gestioni stralcio*.

Art. 3.

Gestioni stralcio.

Sono da ritenersi appartenenti alla *gestione stralcio* tutti i trasporti aventi data di spedizione o di transito anteriore all' attuazione delle precitate Istruzioni e tutte le partite contabili che ad essi trasporti si riferiscono, a meno che sia diversamente disposto negli articoli seguenti.

Per la detta *gestione stralcio* le stazioni ed i transiti debbono continuare ad eseguire le scritturazioni contabili e la resa dei conti nel modo finora praticato.

Conseguentemente, le partite costituenti la rimanenza delle

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 15, 29 e 25 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità — Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	Grande Velocità — Pacchi ferroviali — presa e consegna non obbligatoria	Grande Velocità — Numerario e preziosi — Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Grande Velocità — Numerario e preziosi — Diritto fisso per ogni spedizione	Grande Velocità — Merci in genere — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Grande Velocità — Mobilia ed oggetti voluminosi — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Grande Velocità — Tassa minima per ogni spedizione	Piccola Velocità — Merci in genere — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Piccola Velocità — Mobilia ed oggetti voluminosi — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Piccola Velocità — Granaglie cereali e farine — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Piccola Velocità — Tassa minima per ogni spedizione	OSSERVAZIONI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Caserta	0.15 (1)	—	0.20	0.10	0.60	0.70	0.40	0.30	0.70	0.25	0.30	
Palazzolo sull'Oglio — per frazione cascine e parte piana [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

id. » **la parte montuosa.** . . .	0.15	—	0.10	0.25	0.35	0.60	0.25	0.25	0.50	0.20	0.25	Vedi la nota (2) in calce.
Pontedecimo	0.10	—	0.25	0.15	1.05	0.30	0.15	0.10	**0.25**	0.10	0.15	
id. per **Giovi** . . .	0.15	—	0.30	0.15	0.50	0.60	0.20	0.40	0.50	0.15	0.25	
id. » **Isoverde** . .	0.15	—	0.30	0.15	0.50	0.60	0.20	0.40	0.50	0.15	0.25	
id. » **Serra Riccò** .	**0.15**	—	0.30	0.15	0.50	0.60	0.20	0.40	0.50	0.15	0.25	
id. » **Valleregia** .	0.15	—	0.30	0.15	0.50	0.60	0.20	0.40	0.50	0.15	0.25	
id. » **Langasco** . .	0.15	—	0.30	0.15	0.50	0.60	0.20	0.40	0.50	0.15	0.25	
id. » **S. Martino** ,	0.15	—	0.30	0.15	0.50	0.60	0.20	0.40	0.50	0.15	0.25	
id. » **Campomorone**	0.15	—	0.25	0.15	0.25	0.40	0.15	0.20	0.30	0.10	0.20	
id. » **S. Quirico** . .	0.15	—	**0.25**	0.15	0.25	0.40	0.15	0.20	0.30	0.10	0.20	

alla pagina 18: depennare il richiamo (3) esposto nella 2ª colonna sotto il prezzo di L. 0.15 in corrispondenza della località di **Ferrara**

alla pagina 23: esporre in calce la seguente nota:

(2) Per tutti i recipienti vuoti (casse, barili, botti, ceste, damigiane e fiaschi) e così pure per le sete e i bozzoli vivi e morti sarà applicato il prezzo stabilito per le merci in genere aumentato del 20 %.

alla pagina 30: depennare il richiamo (1) esposto nella 2ª colonna sotto il prezzo di L. 0.15 in corrispondenza della località di **Treviso**.

alla pagina 32: depennare la nota (2) esistente a piè di pagina ed il richiamo alla nota stessa esposto nella 2ª colonna sotto il prezzo L. 0.10 in corrispondenza della località di **Vicenza**.

singole gestioni Stato a tutto il giorno precedente l'attuazione delle nuove Norme contabili, devono essere riportate dalle stazioni continentali come saldo anteriore della *gestione stralcio.* La *nuova gestione* deve pertanto essere iniziata senza rimanenza.

Le stazioni ex mediterranee, che non portano attualmente in conto alcun importo, a titolo di rimanenza, nelle gestioni Viaggiatori, Bagagli e Telegrafi, devono, se del caso, costituirsi la rimanenza stessa, da riportarsi come saldo anteriore nella *gestione stralcio,* assumendo a debito tutti i rilievi insoluti nel relativo conto corrente Mod. I-301 e nelle apposite colonne del resoconto riassuntivo Mod. I-72. Il dettaglio di detti rilievi deve essere dato colla distinta di cui sub *b*) del successivo art. 10.

Nella rimanenza suddetta debbono essere compresi anche gli importi dei quali le stazioni fossero eventualmente allo scoperto per biglietti combinabili italiani e per biglietti d'abbonamento speciali ed ordinari, emessi e portati in conto anteriormente alla data dell'attuazione delle nuove Norme contabili e non ancora ritirati dalle parti alla data stessa, contro pagamento del prezzo relativo. Nella distinta sopra menzionata debbono in tali casi essere specificati le serie, i numeri, gl'importi ed ogni altro estremo relativo ai biglietti di cui trattasi.

Art. 4.

SISTEMAZIONE DELLE RIMANENZE.

All'inizio della *gestione stralcio,* devono essere subito passate, come sovvenzione alla *nuova gestione,* le partite comprese nella rimanenza del mese precedente e riferibili alle voci:

a) *Stampati in vendita;*
b) *Numerario in cassa per pagamenti;*
c) *Fondo di riserva.*

Tale passaggio deve aver luogo direttamente dai singoli conti correnti (Capo stazione, Viaggiatori, Bagagli, G. V. e P. V.) della *gestione stralcio* a quelli corrispondenti dalla *nuova gestione.* E' quindi beninteso che nelle stazioni ex comuni alle

cessate Amministrazioni Mediterranea e Adriatica il passaggio di cui si tratta alla *nuova gestione* deve essere fatto da entrambe le *gestioni stralcio*.

Col fondo di riserva ricevuto dalla *gestione stralcio*, ed in quanto occorra, coi primi incassi della *nuova gestione*, tutte le stazioni continentali debbono costituirsi il fondo di riserva negli importi stabiliti dall'allegato *A* dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

Anche le stazioni della Sicilia debbono ridurre od aumentare il fondo di riserva nella somma stabilita dal detto allegato *A*.

Art. 5.

COMPILAZIONE DEGLI ELENCHI E DEI RIASSUNTI ARRIVI SUPPLETORI.

Per la tenuta della *gestione stralcio* le stazioni continentali ed i transiti devono inscrivere nei registri, oggi in uso, i trasporti che, avendo data di spedizione o di transito a tutto il giorno precedente all'attuazione delle nuove Norme, vi giungano successivamente a detto giorno; e devono compilare per essi appositi elenchi o riassunti suppletori degli arrivi, coi relativi estratti statistici Mod. I-16, servendosi degli stampati attualmente in uso ed osservando le norme e le modalità di cui all'Istruzione N. 10-1906 del Servizio IX.

Gli elenchi ed i riassunti arrivi suppletori sono da rimettersi, alle date stabilite, in pieghi separati corredati dei relativi documenti di trasporto, alle Divisioni Controllo Prodotti (Stralcio) e alle Divisioni Controllo Comuni (Stralcio) alle quali spettano, secondo la competenza stabilita dalla sopracitata Istruzione N. 10-1906.

Art. 6.

OPERAZIONI DIVERSE DELLA GESTIONE STRALCIO.

Le norme e modalità vigenti prima dell' attuazione del nuovo sistema contabile, anche per quanto riguarda la compi-

lazione degli elaborati prescritti, devono parimenti seguirsi per ogni altra operazione relativa alla *gestione stralcio*. Così i rilievi emessi in sede di Controllo su trasporti portati a debito anteriormente all'attuazione delle nuove Norme, o contradistinti con l'indicazione *gestione stralcio*, devono esser portati in conto nella gestione medesima.

Lo stesso dicasi degli abbuoni, degli accreditamenti per assegni rimborsati, della liquidazione di depositi per note di affrancazione, della restituzione di caparre per vagoni o per biglietti d'abbonamento, ecc., in quanto si riferiscano a partite assunte a debito anteriormente all'attuazione delle nuove Norme.

Nella compilazione degli elenchi per gli assegni rimborsati occorre sieno sempre mantenute le suddivisioni stabilite secondo le competenze delle varie Divisioni Controllo, a sensi della citata Istruzione N. 10-1906.

Gli ordini di rimborso emessi dalle Divisioni suddette, anteriormente all'attuazione delle nuove Norme, sono da assumersi nella *gestione stralcio*. Quelli emessi posteriormente se contradistinti con l'indicazione *gestione stralcio*, debbono essere portati in conto in detta gestione; diversamente, sono da conteggiarsi nella *nuova gestione*.

I rimborsi di competenza delle stazioni debbono essere accreditati nella *gestione stralcio* o nella *nuova gestione*, secondochè i trasporti che ne formano oggetto abbiano avuto luogo prima o dopo l'attuazione delle nuove Norme. Lo stesso procedimento devesi seguire nel pagamento delle eccedenze segnalate cogli avvisi Mod. *I*-9.

Art. 7.

Versamenti, sovvenzioni e rivalse.

La *gestione stralcio* deve versare giornalmente i proprii introiti al Capo stazione, accreditandosene alla voce *Sovvenzioni alla nuova gestione*. Il Capo stazione deve prenderne debito nel conto corrente riassuntivo Mod. *I*-501 e nel rela-

tivo estratto Mod. *I*-502 della *nuova gestione*, all'apposita voce *Versamenti della gestione stralcio.*

Quando invece la *gestione stralcio* si trovi in necessità di fondi per provvedere ai propri pagamenti (assegni, rimborsi, caparre, ecc.) deve fare richiesta di una corrispondente sovvenzione, a mezzo del Mod. I–511, al Capo stazione. Al passaggio del denaro, la *gestione stralcio* scrittura a debito il relativo importo come *Sovvenzione ricevuta dalla nuova gestione* e quest'ultima lo porta a credito nei Mod. I-501 ed I-502, all'apposita voce *Sovvenzioni fatte alla gestione stralcio.*

Le stazioni già comuni alle ex Reti Mediterranea ed Adriatica debbono indicare separatamente sul conto corrente Modulo I-501 e relativo estratto Mod. I-502 i versamenti ricevuti rispettivamente dalle *gestioni stralcio* ex-Mediterranea ed ex Adriatica. Lo stesso dicasi delle sovvenzioni fatte alle gestioni medesime.

Tutte le rivalse in genere per note di affrancazione, per annullamento o riduzione di assegni, per rispedizioni di merci giacenti, ecc., effettuate dopo l'attuazione delle nuove Norme, debbono sempre essere prese in conto nella *nuova gestione*, quand'anche si riferiscano a partite di competenza della *gestione stralcio.* In tali casi però quest'ultima deve provvedere al pareggio delle proprie scritture con passaggio del debito o del credito alla *nuova gestione* mediante sovvenzioni.

Art. 8.

CONTI CORRENTI E RESOCONTI DELLA GESTIONE STRALCIO.

Per la contabilizzazione dei riassunti suppletori degli arrivi e degli altri elaborati della *gestione stralcio,* tutte le stazioni continentali debbono continuare la tenuta dei singoli conti correnti già in corso, compresovi, per quanto riguarda le stazioni ex adriatiche, anche quello del Capo stazione Mod. I-1101.

Alla chiusura mensile dei conti correnti, sono da compilarsi dalle stazioni ex mediterranee, i resoconti Mod. 757 ex R. M. e Mod. I-72; da quelle ex adriatiche, gli estratti del conto corrente Mod. I-1102.

I transiti contabili interni ed internazionali debbono ugualmente continuare la tenuta dei loro conti correnti e la compilazione dei relativi resoconti od estratti per tutto quanto riguarda la *gestione stralcio*, coll'avvertenza che l'intero ammontare rispettivamente della rimanenza, nonchè quello delle partite inscritte nei conti correnti a debito ed a credito della *gestione stralcio*, deve essere passato alla fine di ogni quindicina alla *nuova gestione* a mezzo di sovvenzione, in modo che la *gestione stralcio* resti senza rimanenza quindicina per quindicina.

I rilievi e gli articoli speciali pervenuti ai transiti dopo il primo mese dall'attuazione delle nuove Norme devono essere contabilizzati nella *nuova gestione*.

E' fatto obbligo alle stazioni e ai transiti di apporre l'indicazione *gestione stralcio* in modo ben chiaro ed evidente sui resoconti, sugli estratti del conto corrente, sugli elenchi e sui riassunti arrivi suppletori, sugli elenchi degli assegni rimborsati, nonchè su tutti gli elaborati e sulla corrispondenza riguardante la gestione medesima.

Art. 9.

Competenza degli Uffici di stralcio.

Fermo restando il disposto dei precedenti art. 5 e 6 circa l'invio degli elenchi e dei riassunti arrivi suppletori, nonchè degli elenchi degli assegni rimborsati, alle competenti Divisioni Controllo, i resoconti o gli estratti dei conti correnti, con tutti gli allegati, devono essere spediti mensilmente, in appositi pieghi, distinti da quelli della contabilità della *nuova gestione*:

dalle stazioni ex mediterranee alla *Divisione Controllo Prodotti (Stralcio) di Torino*;

dalle stazioni ex adriatiche alla *Divisione Controllo Prodotti (Stralcio) di Firenze.*

Ai pieghi suddetti si debbono applicare, secondo il caso, i cartellini Mod. I-601 od I-602, completandoli colla indicazione ben visibile : « *Stralcio* ».

La corrispondenza ed i reclami per tutte le vertenze della *gestione stralcio* devono continuare ad essere inviati alle Divisioni Controllo Prodotti (*Stralcio*) ed alle Divisioni Controllo Comune (*Stralcio*), secondo la competenza che esse avevano prima dell'attuazione delle nuove Norme.

Art. 10.

DETTAGLIO DELLA RIMANENZA DELLA GESTIONE STRALCIO.

Per quanto concerne le stazioni ex adriatiche il dettaglio della rimanenza che si riporta alla *gestione stralcio*, a sensi del precedente art. 4, trovasi negli appositi elaborati giustificativi, che devono essere allegati agli estratti dei conti correnti Mod. I-1102 del mese precedente all'attuazione delle nuove Norme, in quanto non risulti dai quadri all'uopo esistenti negli estratti medesimi.

Le stazioni ex mediterranee devono invece provvedervi compilando le distinte che appresso, da inviarsi alla competente Divisione Controllo Prodotti di Torino allegate al resoconto riassuntivo Mod. *I*-72 del detto mese:

a) distinta dei rilievi insoluti e delle altre partite varie da liquidare relativi alle gestioni merci, da iscriversi rispettivamente nella parte 1ª e 2ª del nuovo Mod. *I*-509 con le norme e modalità prescritte all'art. 5 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX e con tutte le indicazioni richieste dallo stampato, anche per quanto concerne le informazioni sulle pratiche esperite per la sistemazione delle varie vertenze;

b) distinta separata, da compilarsi egualmente sul Mod. *I*-509, dei rilievi delle gestioni Viaggiatori e Bagagli e delle partite di rimanenza relative ai biglietti combinabili italiani e di abbonamento speciali e ordinari, agli effetti di cui il terzo ed il quarto capoverso del precedente art. 3;

c) distinta dei rilievi in contestazione, da compilarsi sui Mod *I*-518, seguendo le prescrizioni in merito impartite coll' art. 21 della citata Istruzione N. 22-1907.

d) inventario delle merci in magazzino, da compilarsi nel Mod. I-492 istituito con l' Istruzione N. 21-1907 del Ser-

vizio suddetto, in ordine cronologico di arrivo e con la specificazione di tutte le tasse a carico, conforme è prescritto dallo stampato;

e) inventario delle merci esistenti presso le Imprese trasporti a domicilio, da compilarsi pure sul Mod. I-492, a giustificazione del debito delle Imprese stesse.

La compilazione e l'invio di tali elaborati, a corredo del resoconto riassuntivo Mod. I-72 della *gestione stralcio*, devono essere continuati anche pei mesi successivi, a giustificazione degli importi iscritti in detto resoconto come rimanenza. Dal canto loro le stazioni ex adriatiche provvedono a questo riguardo, anche per i detti mesi, nei modi indicati al primo capoverso del presente articolo.

Art. 11.

FORNITURA DEI NUOVI STAMPATI.

La prima fornitura dei nuovi stampati, occorrenti per l'attuazione delle Norme di cui alle Istruzioni N. 21 e 22-1907 del Servizio IX e di quelle pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 75-1908, verrà fatta in tempo opportuno dai Magazzini stampe: tale fornitura è stata stabilita per i presumibili bisogni di un quadrimestre.

Qualora per qualche stampato il quantitativo ricevuto fosse insufficiente, le stazioni debbono attenersi al disposto del secondo capoverso dell'art. 33 dell'Istruzione N. 22-1907 del predetto Servizio.

Per quanto riguarda gli stampati a pagamento, sono da usarsi fino ad esaurimento i corrispondenti moduli delle vecchie serie. Così dicasi per i fogli di via e di spedizione pei trasporti in servizio internazionale, nonchè per le richieste dei trasporti in servizio.

Tutti gli altri stampati e registri di vecchio modello debbono, fino a disposizione in contrario, essere conservati dalle stazioni, sia per servirsene per la contabilità delle cessate gestioni sociali e della *gestione stralcio*, sia per utilizzarli per le scritturazioni della *nuova gestione*, se sono conformi ai

corrispondenti nuovi moduli o ne sia possibile l'adattamento.

Nessun adattamento però è ammesso per i conti correnti e relativi estratti, nonchè pei riassunti e riepiloghi, dovendosi usare per la *nuova gestione* quelli appositamente istituiti.

Art. 12.

Contabilità delle cessate gestioni sociali.

La contabilità delle cessate gestioni sociali deve essere inviata alle Divisioni Controllo Prodotti (*Stralcio*), e cioè:

a quella di Torino la contabilità della cessata gestione mediterranea, dalle stazioni già appartenenti a quella Rete;

a quella di Firenze la contabilità tanto della gestione ex adriatica, quanto di quella ex meridionale, dalle stazioni rispettivamente interessate.

L'invio deve essere fatto alle epoche prescritte ed in piego separato, apponendo a mano sui cartellini la indicazione di « *cessata gestione* . . . . ».

Le contabilità delle cessate gestioni Sicula e Sicula Occidentale devono sempre essere inviate al Controllo Prodotti di Messina.

Si fa presente a tutte le stazioni la necessità di sollecitare quanto più è possibile la liquidazione, tanto delle partite relative allo stralcio della gestione Stato, quanto di quelle che tuttora sussistono delle cessate gestioni sociali.

Le stazioni medesime devono quindi trattare con la massima alacrità le pratiche e la corrispondenza riguardanti tali vertenze, sia con gli uffici che con le altre stazioni e col pubblico, interessando, con apposite lettere, la competente Divisione Controllo (*Stralcio*) su quelle controversie delle quali speciali circostanze impedissero o ritardassero la definizione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

N. B. — Al titolo dell'art. 16 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX aggiungere:

relativi alla contabilità dei prodotti.

Ordine di Servizio N. 79.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 225 P V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 23-1908).

Col 1° aprile 1908 la tariffa locale N. 225 P. V. sarà estesa ai trasporti d *paglia comune, fieno ecc.*, in partenza dalla stazione di *S. Felice sul Panaro.*

Per conseguenza nella tariffa predetta deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 80.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 235 — P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95 - 1905).

Col 1° aprile 1908 la tariffa locale N. 235 P. V. sarà estesa ai trasporti di *acido cloridrico* ed *acido solforico* in partenza dalle stazioni di *Assisi* e di *Monza.*

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa predetta devono essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 81.

(SERVIZIO VII)

Impianto di bilancia a ponte nella stazione di Candiolo.

La stazione di Candiolo è stata dotata di una bilancia a ponte della portata di trenta tonnellate.

A pagina 20 dell'elenco delle Stazioni e Libro Prontuario delle distanze (edizione gennaio 1901) relativamente a detta stazione dovranno esporsi nelle apposite colonne le indicazioni: 1 e 30.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 82.

(SERVIZIO VIII)

Validità dei biglietti pel proseguimento dei viaggiatori nel caso di mancata coincidenza dei treni.

Con riferimento all' art. 31 delle tariffe ed in conformità a quanto risulta dal punto 6° delle avvertenze generali dell'Avviso ufficiale, è stato ammesso che nel caso di mancata coincidenza dei treni, i viaggiatori possano valersi del treno immediatamente successivo, anche se di categoria diversa da quella ammessa dal biglietto di cui sono muniti.

Richiamasi in particolar modo l' attenzione del personale interessato su tale disposizione affinchè la sua applicazione abbia luogo con regolarità e sollecitudine.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 50.

(SERVIZIO VIII)

Modificazioni al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio.
(Vedi Circolare N. 8 e 9-1908).

Le Agenzie di città di Ferrara, Treviso e Vicenza non sono più autorizzate a riscuotere la provvigione per le operazioni di dazio-consumo delle spedizioni eseguite in base alle tariffe Speciali N. 1 e 11 G. V.

In conseguenza di ciò dovranno apportarsi, per le dette località, le modificazioni al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio (edizione gennaio 1907) risultanti dall'allegato foglio di aggiunte e modificazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 51.

(SERVIZIO VIII)

Riapertura dell'Agenzia di Città di Caserta.
(Vedi Circolare N. 33-1907).

A datare dal 1° aprile 1908 verrà riaperta l'Agenzia di Città di Caserta e riattivato il servizio di presa e di consegna a domicilio delle merci, del numerario e preziosi fra la stazione e la città di Caserta ai prezzi indicati nell'allegato foglio che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 52.

(SERVIZIO VIII)

Attivazione del servizio trasporti a domicilio a Pontedecimo.

(Vedi Circolari N. 8 e 9-1908).

A datare dal 1° aprile 1908 verrà attivato il servizio di presa e di consegna a domicilio delle merci, del numerario e preziosi fra la stazione di Pontedecimo, la località omonima e quelle limitrofe di Giovi, Isoverde, Serra Riccò, Vallereggia, Langasco, S. Martino, Campomorone e S. Quirico, ai prezzi indicati nell'allegato foglio che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 57.

(SERVIZIO VIII)

Apertura dell'Agenzia di Città di Palazzolo sull'Oglio.

(Vedi Circolari N. 8 e 9-1908)

A datare dal 1° aprile 1908 verrà aperta un' Agenzia di Città a Palazzo sull'Oglio ed attivato il servizio di presa e di consegna a domicilio delle merci e del numerario e preziosi fra la stazione di Palazzolo sull' Oglio e la località omonima, ai prezzi ed alle condizioni risultanti dall' allegato foglio, che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 45.

(SERVIZIO VIII)

Gare Dattilografiche in Roma.

Nella circostanza delle gare sovraindicate dovranno essere accordati, pei viaggi dei concorrenti, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 10 aprile al 5 maggio 1908.
Ritorno: dal 15 aprile al 10 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 46.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Nazionale Italiano per l'istruzione e l'educazione del popolo in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 25 al 30 marzo 1908.
Ritorno: dal 28 marzo al 3 aprile detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 47.

(Servizio VIII)

Congresso Nazionale dell'Associazione dei Comuni italiani in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 12 al 28 aprile 1908.
Ritorno: dal 26 aprile al 10 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 48.

(Servizio VIII)

Esposizione — Fiera di equini in Alessandria

Nella occasione sopra indicata devono essere accordate pei viaggi delle persone e pei trasporti degli equini le riduzioni stabilite dalla Concessione speciale N. 1, di cui a pagina 36 e seguenti del relativo volume (edizione 1° luglio 1902) sotto la osservanza delle norme e condizioni ivi contenute.

I termini di tempo per l'applicazione delle suddette riduzioni sono stabiliti come segue:

Viaggi degli espositori e dei giurati.

Andata e *Ritorno*: dal 15 aprile al 4 maggio 1908.

Spedizioni degli equini.

Andata: dal 15 al 28 aprile 1908.
Ritorno: dal 28 aprile al 4 maggio detto:

Si avverte che per le spedizioni dei cavalli a carro completo dirette alla suddetta Esposizione-fiera ed effettuate sotto il regime della Tariffa speciale N. 52 P. V. accelerata, viene eccezionalmente accordata tanto sulle ferrovie dello Stato che su quelle esercitate dalla Società Veneta, la riduzione del 25% sui prezzi della tariffa stessa, ferme restando la quota di diritto fisso e la tassa di disinfezione da riscuotersi per intero.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 49.

(SERVIZIO VIII).

Congresso laringo-rinologico in Vienna.

Pei viaggi in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno dei partecipanti al Congresso suindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 15 al 25 aprile 1908.
Ritorno: dal 21 al 30 detto.

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Circolare N. 53.

(SERVIZIO VIII)

III. Convegno Nazionale per la diffusione della cultura classica in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Convegno sopraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla concessione

speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dall' 11 al 24 aprile 1908.
Ritorno: dal 21 detto al 5 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 54.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione internazionale di asini, cavalli e muli a Pinerolo.

Per la circostanza della suindicata esposizione dovranno essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni degli equini, i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI

Andata e ritorno: dal 21 aprile al 5 maggio 1908.

SPEDIZIONI DEGLI EQUINI.

Andata: dal 21 al 29 aprile 1908.
Ritorno: dal 26 aprile al 5 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 55.

(Servizio VIII).

Congresso positivista internazionale in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato congresso, saranno da accordarsi i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 20 aprile al 3 maggio 1908.
Ritorno: dal 27 aprile al 10 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 56.

(Servizio VIII).

I° Congresso Nazionale delle donne italiane in Roma.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori in base alla Concessione speciale Iª, l'applicazione a favore dei congressisti, dei ribassi portati dalla detta Concessione, colla facoltà di usufruirne, oltre che per l'andata a Roma, per i viaggi di ritorno da Roma, od altri, dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale Iª, fu sostituito un libretto, composto della copertina e di 8 scontrini a matrice, ognuno dei quali se utilizzato sulle ferrovie predette, dà diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale *B*.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle Ferrovie della Sardegna, verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi della copertina, il nome e la firma del Congressista, il bollo del Comitato, nonchè la firma del suo Presidente ed il numero progressivo del libretto. La copertina ha pure uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza, e lo spazio per la dichiarazione d'intervento al Congresso.

Per tale modo il libretto fa altresì le veci per ogni Congressista, della tessera personale di riconoscimento.

Gli 8 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo: essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 10 aprile al 15 maggio 1908 incluso, però, gli scontrini N. 3 e seguenti, non potranno essere utilizzati che a partire dal 23 aprile, e non saranno validi se il libretto non porterà « nell'apposito spazio » nell'interno della copertina, la certificazione dell'intervento al Congresso, firmata dal Presidente del Congresso medesimo.

Lo scontrino N. 1 è riservato pei viaggi sulle ferrovie della Sardegna nonchè sulle ferrovie della Sicilia (linee dello Stato).

Lo scontrino N. 2 vale per tutti indistintamente i viaggi a Roma, tanto dei Congressisti partenti dal Continente quanto di quelli in provenienza dalle Isole. Questi ultimi se ne varranno pel percorso ferroviario dal punto di sbarco a Roma.

Quando lo scontrino N. 1 non viene utilizzato nel modo sopraindicato, sarà staccato dalla stazione che ritira lo scontrino N. 2, ed annullato.

Gli scontrini dal N. 3 al N. 8 valgono per qualunque viaggio, compresi quelli da effettuarsi sulle ferrovie della Sardegna e della Sicilia (linee dello Stato), nonchè per far ritorno alla stazione originaria di partenza.

All'inizio di ogni viaggio il Congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato ancora unito al libretto: la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed

opera in tutto come per i viaggi degli Impiegati dello Stato, muniti di libretto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

I biglietti rilasciati in base agli scontrini del libretto, danno diritto a tre fermate intermedie la cui durata è limitata soltanto dalla validità degli scontrini medesimi. Però, i congressisti che iniziassero il viaggio, sia dalla stazione originaria del biglietto, che da una stazione intermedia, il 30 aprile coi biglietti rilasciati in base agli scontrini N. 1 e 2, e il 15 maggio coi biglietti rilasciati in base allo scontrino N. 3 e seguenti, avranno l'obbligo di recarsi direttamente a destinazione.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 14. 4 Aprile 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, aprile 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Varianti ed aggiunte all'Istruzione N. 6 - 1907 del Servizio Centrale IX.

---

a pag. 20 - sopprimere il punto 12 colla relativa dicitura: « *per viaggi gratuiti per motivi urgenti di servizio* ».

a pag. 21 - Tra il primo ed il secondo comma aggiungere il seguente: « *I detti biglietti si rilasciano pure agli agenti ferroviari pei viaggi gratuiti motivati da urgenti bisogni di servizio, senza però il relativo tagliando a valore e* **previa indicazione sui medesimi del motivo del viaggio e del nome e della qualifica del viaggiatore.**

a pag. 34 - linea 8ª, invece di: mod. I. 203, leggasi: *mod. I 201.*

Ordine di Servizio N. 83.

(SERVIZIO VII)

Pubblicazione del Regolamento per i carri privati ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato e per quelli che possono inscriversi nel parco veicoli delle Ferrovie stesse.

(Vedi Ordine di Servizio N. 13-1905).

E' stato approvato dall' on Consiglio d'Amministrazione il nuovo « Regolamento per i carri privati ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato e per quelli che possono inscriversi nel parco veicoli delle Ferrovie stesse », che verrà applicato col 15 aprile 1908. Da questa data cessa quindi di aver vigore l'Ordine di servizio N. 13-1905.

Detto Regolamento contiene tutte le disposizioni e gli obblighi che regolano la materia dei carri dei privati nei rapporti tra questi ultimi e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. E' di somma importanza che tutti coloro che dovranno applicarlo lo conoscano esattamente in tutti i dettagli, onde non esporre l'Amministrazione stessa a giustificati reclami da parte dei proprietari dei carri. Si fa quindi speciale raccomandazione a tutti i funzionari dei servizi attivi di assicurarsi che i loro dipendenti, i quali possono aver occasione di applicare detto Regolamento, lo possiedano e lo conoscano esattamente.

Il Regolamento vien pubblicato nel presente Bollettino ed anche separatamente perchè sia distribuito alle classi dall' 1 al 5, dal 26 al 29 e 34 di agenti (V. Ordine di Servizio N. 139-1907).

Per la sua applicazione, nella parte che riguarda principalmente od esclusivamente l' Amministrazione ferroviaria, si danno col presente Ordine di Servizio le necessarie disposizioni.

I carri di proprietà privata, che circolano sulle nostre linee, *devono sempre essere accompagnati dai documenti ordinari*

di trasporto delle merci. E' beninteso che, nel caso di carri carichi, detti documenti sono gli stessi che scortano le merci caricatevi.

Gli attrezzi di carico e gli oggetti di corredo sciolti devono nelle spedizioni esser trattati con le norme ordinarie e si ricorda quindi che debbono esser specificati nelle richieste di spedizione e riportati sui documenti di scorta.

Non debbono però mai essere separati dai carri e quindi, in ogni caso, il loro ritorno al proprietario deve essere fatto nel carro al quale appartengono.

E' obbligo delle Stazioni di assicurarsi che gli attrezzi di carico e gli oggetti di corredo sciolti esistenti corrispondano a quelli specificati sulle richieste di spedizione, a meno che i medesimi siano chiusi nel ripostiglio con regolari piombi del mittente, nel qual caso la esistenza e regolarità di detti piombi da farsi risultare sulle richieste di spedizione, esonereranno la ferrovia per mancanze eventualmente riscontrate.

Il solo proprietario del carro ha diritto di disporne nel modo e nelle condizioni contemplate dal Regolamento.

In base a tale norma le Stazioni dovranno rifiutarsi di ricevere disposizioni per l'ulteriore utilizzazione od invio a vuoto di un carro privato da parte del destinatario delle merci, con le quali è arrivato, a meno che quest'ultimo non sia il proprietario stesso del carro, o non dimostri di avere ottenuta dal medesimo regolare autorizzazione per il suo ulteriore impiego. Sempre in base a detta norma non sono neppure ammesse le rispedizioni di carri privati carichi, dopo avvenuto lo svincolo, senza autorizzazione dei rispettivi proprietari. Sono beninteso ammesse le rispedizioni di carri privati carichi, quando siano ordinate dai mittenti, in base all'art. 109 delle Tariffe, e ciò anche se questi ultimi non sono i proprietari dei carri.

Quando però un carro privato viene spedito *vuoto* dal proprietario all'indirizzo di un terzo, quest'ultimo, il destinatario cioè, ha il diritto, dopo svincolatolo, di usarne per una sua spedizione in partenza dalla stazione stessa dove il carro è giunto vuoto e per una destinazione qualsiasi.

Non è ammesso l' uso in servizio interno della Rete dello Stato dei carri privati inscritti nel parco di altre Ferrovie, tanto estere che secondarie italiane; per quelli di queste ultime poi, non è neppure ammesso l' invio a vuoto per prender carico dalle stazioni dell' Amministrazione proprietaria a quelle dello Stato o di altre Ferrovie per giungere alle quali occorra attraversare le linee dello Stato.

Le Stazioni di transito, e specialmente quelle di confine con le Ferrovie estere, dovranno quindi sorvegliare attentamente che non avvenga l'inoltro sulle nostre linee di carri privati vuoti in base alle norme dello scambio del materiale in servizio cumulativo; a meno che non si tratti, quando i veicoli provengono dall' estero, di spedizioni di carri speciali vuoti destinati, a norma delle tariffe internazionali, a venir in Italia a prender carico. In ogni altro caso per l' inoltro sulle nostre linee di carri privati vuoti, si dovranno esigere le tasse a tariffa per il trasporto di veicoli viaggianti sulle proprie ruote; e, *quando i carri provengono dall' estero, i medesimi, agli effetti doganali, dovranno essere considerati come merci da introdursi nel Regno ed assoggettati quindi a tutti gli obblighi di dogana.*

Viene fatta però eccezione, fino a nuovo avviso, per:

i 38 *carri marche F. B. L. (Ferrovia Bari-Locorotondo) Serie LE. numeri dal* 1001 *al* 1038, *assegnati alla Ditta Garavaglia e C. e destinati a trasporti vinicoli,*

i quali carri potranno essere usati sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle stesse condizioni dei carri privati inscritti nel parco di quest' ultime, esclusa quindi la corresponsione del nolo.

Il punto 5 *dell' art.* 6° *del Regolamento stabilisce che « la Stazione che a causa di guasti toglie dalla circolazione un carro privato, ne darà immediato avviso al proprietario, a mezzo della Stazione di deposito, per le necessarie disposizioni riguardanti la riparazione del carro. Se trattasi di carro carico, l' avviso deve essere telegrafico e la Stazione informerà pure, sempre per telegramma, il mittente della spedizione a mezzo della Stazione di partenza, affinchè questi provveda nei riguardi della merce a norma delle vigenti disposizioni.*

Quando però trattisi di guasti ai carri serbatoi che implicassero pericolo di perdita parziale, o totale del carico, la Stazione che avrà trattenuto tali carri, in attesa delle disposizioni, deciderà intanto, nel presunto interesse della parte dell' Amministrazione, se convenga procedere al travaso del liquido in altro carro serbatoio oppure in recipienti.

Le spese occorse per tali operazioni e, in generale, tutte quelle che le stazioni incontrassero in conseguenza di guasti ai carri privati, faranno carico alle spedizioni e dovranno essere gravate sulle medesime a titolo di spesa anticipata, per riscuoterle dal destinatario, anche quando le spedizioni fossero state eseguite in porto affrancato.

Sui documenti che scortano i carri privati, tanto se viaggiano a carico, quanto se a vuoto, dovranno essere indicate le eventuali soste per guasti sopravvenuti ai carri stessi durante il loro trasporto, affinchè le stazioni destinatarie ne abbiano norma per la deduzione dai termini di resa di tutto il tempo che hanno durato le soste sopraccennate.

Gli Ispettori del Controllo Prodotti ed i Controllori del traffico, sono specialmente incaricati di assicurarsi durante le loro verifiche nelle stazioni, se le tasse di sosta dei carri privati, sostanti a vuoto ed a carico, vengono regolarmente esatte.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Il Regolamento per i carri privati è in vendita al pubblico al prezzo di L. 0.50 per copia. Le domande per l'acquisto devono essere rivolte alla Sezione Noli e Servizi Cumulativi in Bologna.

REGOLAMENTO

PER I

carri privati ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato

E PER QUELLI

che possono inscriversi nel parco veicoli delle Ferrovie stesse

INDICE

REGOLAMENTO

per i carri privati ammessi a circolare sulle linee delle Ferrovie dello Stato e per quelli che possono inscriversi nel parco veicoli delle ferrovie stesse.

Art. 1.

Definizione dei carri privati.

1. — Sono privati i carri di proprietà esclusiva delle Ditte; si considerano pure come tali quelli che alle medesime appartengono per averli presi a nolo da Amministrazioni ferroviarie o da altri e dei quali le Ditte stesse possono disporre, senza restrizione nè vincolo alcuno, come se fossero di loro esclusiva proprietà. Perciò, nei riguardi di questo regolamento, il locatario si considera a tutti gli effetti come proprietario dei carri.

I carri privati si distinguono dai carri di proprietà della Ferrovia perchè, oltre alla marca dell'Amministrazione ferroviaria, portano l'indicazione del nome del proprietario e della stazione di deposito. Quelli inscritti nel parco della Rete dello Stato hanno inoltre il numero d'ordine dal 900000 al 989999, seguito dalla lettera *P* inquadrata P.

2. — Le disposizioni del presente regolamento non si applicano ai carri non marcati con una sigla d'una qualche Amministrazione ferroviaria, quand'anche essi soddisfino alle altre condizioni sopra specificate, ed il trasporto di questi carri si effettuerà quindi alle condizioni stabilite pei veicoli circolanti sulle proprie ruote, previe le necessarie verifiche tecniche.

Art. 2.

Condizioni per l'inscrizione dei carri privati nel parco della Rete dello Stato.

1. — Di massima, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ammette l'inscrizione nel proprio parco veicoli solamente dei carri privati, i quali, a suo esclusivo giudizio, sieno speciali per costruzione e per il genere delle merci o per il modo di effettuare i trasporti, ai quali sono destinati; tuttavia, quando concorrano circostanze e condizioni eccezionali, potrà anche ammettere dei carri che non corrispondano alla prescrizione suindicata.

2. — I carri privati, per essere inscritti nel parco veicoli delle Ferrovie dello Stato, devono soddisfare alle condizioni tecniche stabilite pel materiale circolante in genere, ed a quelle altre che si richiedessero, avuto riguardo ai trasporti cui essi sono destinati.

3. — Per ottenere l'inscrizione dei carri nel parco della Rete dello Stato, i proprietari dovranno rivolgere analoga domanda alla Direzione Generale, Servizio VII (Esercizio), in Roma, la quale però non è tenuta ad accoglierla.

La domanda dev'essere corredata dei disegni di assieme (1) regolarmente quotati in scala non minore di 1/10 in tripla copia, e contenere, oltre tutte le informazioni che il proprietario riterrà del caso, i dati di cui in appresso:

a) quantità dei carri che si desidera far inscrivere;

b) genere dei trasporti ai quali dovranno essere adibiti;

c) tara e portata;

---

(1) Nel disegno d'assieme dev'essere ben definito l'inviluppo esterno del veicolo rispetto alla sagoma limite.

Di massima, e cioè salvo speciali ragioni in contrario, le sale montate, le boccole e cuscinetti, gli organi di sospensione, di trazione e di repulsione e del freno, se esiste, devono essere del medesimo tipo di quelli dei carri delle Ferrovie dello Stato. In ogni modo, o nel disegno di assieme od in altri di dettaglio a parte, devono essere segnate le dimensioni dei diversi pezzi di tutti i detti organi. Pei carri chiusi, deve indicarsi dettagliatamente il tipo di chiusura agli effetti della dogana.

d) freni ed apparecchi speciali in genere dei quali saranno muniti, notando che per ogni gruppo di tre carri, o frazione di esso, uno almeno dovrà essere con freno a mano, a vite;

e) attrezzi di carico ed oggetti sciolti dei quali saranno forniti;

f) località di deposito, e cioè la indicazione della stazione ove i carri dovranno esser tenuti giacenti quando non vengono impiegati, e che deve esser sempre una stazione della Rete. Dovrà pure essere indicato se nelle località di deposito i carri si dovranno tenere su binari raccordati ed appartenenti a privati od a ferrovie secondarie, ovvero su quelli della stazione, avvertendo che nel primo caso il proprietario dovrà dimostrare di avere ottenuta la necessaria autorizzazione a depositarli sui binari in quistione;

g) l'indicazione precisa della Ditta, o della persona che figurerà proprietaria dei carri, e che verrà fatta risultare da apposita iscrizione sui carri medesimi.

La domanda d'inscrizione dei carri deve pure essere accompagnata da formale dichiarazione con la quale il proprietario si sottometta a tutti gli obblighi ad esso derivanti dal presente Regolamento, nonchè a tutte le norme e prescrizioni che regolano l'uso e la circolazione del materiale mobile delle Ferrovie.

4. — I numeri di servizio da assegnarsi e da iscriversi sui carri e così pure tutte le altre iscrizioni da farsi ai medesimi vengono stabiliti dalla Amministrazione ferroviaria.

A questa pure è riservato d'indicare, caso per caso, le condizioni alle quali i veicoli dovranno soddisfare perchè si possano adibire ai trasporti cui sono destinati ed ammetterli a circolare con certi treni ed a date velocità (1).

5. — Gli attrezzi di carico e gli accessori del carro, che non fossero infissi, dovranno esservi assicurati e custoditi in spe-

(1) Si rammenta che a norma delle Istruzioni approvate con decreto ministeriale 27 giugno 1905, i carri dei privati inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato debbono portare delle piastre di ghisa con le parole « Veicolo nazionale » assicurate nel modo ivi specificato.

ciale ripostiglio fisso che si possa piombare per impedire lo smarrimento o la sottrazione ed inoltre essere specificati sui fianchi del carro.

6. — I carri prima di esser messi in servizio dovranno essere verificati ed accettati dal personale dell'Amministrazione ferroviaria nelle località che verranno da questa stabilite.

Prima della verifica la Ditta proprietaria dei carri è tenuta a mandare alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Servizio X (Trazione e Materiale), in Roma, per il suo benestare, i verbali delle prove degli assi, ruote e cerchioni, nonchè, se richiesti, quelli delle prove di altri organi dei veicoli; prove che di massima dovranno corrispondere alle prescrizioni stabilite dalle Ferrovie medesime.

Nessuna modificazione potrà poi esser fatta ai carri, senza l'autorizzazione della Direzione Generale suddetta.

Art. 3.

Eventuali compensi ai proprietari dei carri.

1. — L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ammette la massima di assegnare un compenso alle Ditte che fanno inscrivere nel suo parco dei carri di loro proprietà.

La corresponsione e l'entità del compenso verranno stabilite dall'Amministrazione ferroviaria di volta in volta ed a suo esclusivo giudizio, tenendo conto del tipo dei veicoli da inscriversi, del loro valore, delle loro specialità, dei trasporti ai quali debbono essere adibiti, delle spese di manutenzione e delle facilitazioni che si potrà prevedere abbiano a derivare all'esercizio dall'impiego dei veicoli stessi. Verrà pure tenuto conto, a diminuzione del compenso, degli eventuali vantaggi che i trasporti già usufruissero sotto altra forma.

Detto compenso verrà corrisposto in base ai chilometri di percorso a carico effettuati sulle sue linee dai carri privati, notando però che al compenso medesimo possono concorrere solo i trasporti di quelle merci, alle quali i carri stessi sono espressamente destinati.

2. — La liquidazione dei compensi in parola verrà fatta per trimestre di anno solare.

A tale scopo le Ditte sopraindicate dovranno presentare gli elenchi in doppio esemplare dei viaggi a carico effettuati dai loro carri sulle linee delle Ferrovie dello Stato Italiano, elenchi da compilarsi separatamente per la grande velocità e per la piccola velocità accelerata da una parte e per la piccola velocità ordinaria dall'altra, e dai quali infine dovrà risultare distintamente per ogni singolo carro e viaggio, la data ed il numero di spedizione, le stazioni di partenza e d'arrivo, la qualità ed il peso della merce ed i chilometri percorsi sulle linee dello Stato Italiano.

Detti elenchi dovranno essere inviati alla Divisione Controllo Prodotti in Firenze, se trattasi di trasporti a G. V. e P. V. A. ed alla Divisione Controllo Prodotti in Torino, se trattasi di trasporti a P. V. ordinaria.

L'invio dovrà essere fatto entro i sei mesi successivi al trimestre al quale gli elenchi si riferiscono, sotto pena di decadenza da qualunque diritto ai compensi in caso di ritardo.

Art. 4.

Tasse di sosta.

1. — Pei carri privati inscritti nel parco veicoli delle Ferrovie dello Stato e tenuti in deposito vuoti sui binari delle loro stazioni, il proprietario è tenuto di pagare, per carro e per giorno indivisibile, la tassa di centesimi 25 per la sosta nella stazione di deposito e quella di centesimi 50 per la sosta in altre stazioni.

In luogo della tassa di centesimi 50, sarà dovuta quella di centesimi 25 quando la sosta nelle altre stazioni avvenga perchè l'Amministrazione ferroviaria ha usato della facoltà che essa si riserva, di togliere i carri da quella di deposito per esigenze di servizio.

La tassa di centesimi 25 sarà applicata anche durante

il tempo che i carri impiegano nel viaggio, tanto nell'andata quanto nel ritorno, quando siano dall' Amministrazione inviati, per esigenze di servizio, dalla stazione di deposito ad altra stazione sussidiaria, o da questa restituiti a quella ordinaria di deposito, notando però che il trasporto sarà effettuato gratuitamente.

2. — La tassa di centesimi 25 di cui sopra dev'essere riscossa dalle stazioni di deposito mediante presentazione, ai proprietari dei carri, di appositi elenchi mensili.

La tassa di centesimi 50, della quale rispondono pur sempre i proprietari dei carri, dev'esser fatta pagare alle stazioni interessate da chi svincola il vagone, esponendola sul bollettino di consegna.

Se il carro per ordine del proprietario venisse rispedito vuoto ad altra stazione, la tassa di sosta sarà gravata sulla nuova spedizione, esponendo sul relativo documento, accanto all'ammontare della tassa medesima, la sua motivazione, affinchè la stazione destinataria possa agevolmente riscuoterla con le norme suindicate.

3. — L'applicazione delle predette tasse per la sosta comincia dalle ore 24 del giorno di arrivo, se i carri giunsero vuoti, o del giorno successivo a quello dello scarico, se giunsero carichi e cessa alle ore 24 del giorno precedente a quello della partenza, quando sono spediti vuoti, oppure del giorno precedente a quello in cui comincia il carico nella stazione in cui si trovano.

I termini concessi per le operazioni di carico e scarico delle merci in carri privati e le loro decorrenze sono gli stessi stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle Tariffe e Condizioni per i trasporti, e dalle condizioni particolari di applicazione di ciascuna tariffa speciale, locale od eccezionale.

Quindi, al carro privato che rimane giacente per ordine o fatto della parte, sono applicabili per il tempo della giacenza a vuoto le tasse di centesimi 25 o di centesimi 50; per il tempo della giacenza a carico o sotto carico e sotto scarico, le tasse

di sosta previste dalle tariffe, con le norme per l'uno e per l'altro caso sopra mentovate.

Si intende che le stesse tasse ordinarie di sosta si applicheranno anche per il tempo in cui i carri carichi rimanessero giacenti lungo il viaggio, per disposizione o per fatto della parte.

Art. 5.

Diritto e modo di disporre dei carri privati.

1.— Il solo proprietario dei carri ha il diritto di disporne. Questo diritto però cessa durante il tempo in cui i carri sono impiegati per trasporto di merci e precisamente dal momento della conclusione dei relativi contratti fino a quello della riconsegna e dello scarico delle merci trasportate.

Durante questo tempo i carri privati sono da considerarsi sempre a disposizione del vettore e ciò anche nel caso che il mittente della merce dovesse disporre di questa altrimenti da quanto era previsto nel primitivo contratto di trasporto, beninteso entro i limiti consentiti dalle vigenti disposizioni.

I carri privati, non appena scaricati si inviano alla stazione di deposito se sono inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato; diversamente a quella di transito per la quale sono entrati sulla Rete, a meno che il proprietario abbia regolarmente disposto in altro modo.

2. — Le disposizioni di competenza dei proprietari dei carri debbono di norma essere date per iscritto dai proprietari medesimi o dai loro rappresentanti debitamente riconosciuti, a mezzo della stazione di deposito; però per i carri inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato è ammesso che le disposizioni stesse vengano date anche a mezzo di altre stazioni; ma in tal caso resta a carico dei proprietari dei carri ogni responsabilità per le eventuali irregolarità, od inconvenienti che potessero derivare da tale procedimento.

Tali disposizioni possono esser date anche per telegramma quando esse riguardino carri inscritti nel parco della Rete di Stato e che trovansi sulle linee di questa Rete.

3. — Per la spedizione dei carri vuoti inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato il proprietario darà le sue disposizioni servendosi del modello allegato, debitamente compilato e firmato.

Quando, nei casi ammessi, le disposizioni di cui sopra siano date per telegramma, in questo si dovranno far risultare tutti i dati richiesti dal tagliando *A*) del detto modello.

La stazione di deposito che riceve le disposizioni darà corso alle medesime o inviando il tagliando *B*) del modello suddetto alla stazione che dovrà eseguire la spedizione del carro vuoto, oppure inviando alla detta stazione un telegramma a pagamento, quando le disposizioni stesse siano pervenute con telegramma, ovvero il proprietario lo richieda.

Il tagliando *A*) del modello di cui sopra resterà in possesso della stazione di deposito ed il tagliando *B*), o in sostituzione di esso, il telegramma ricevuto, verrà dalla stazione che eseguisce la spedizione del carro vuoto, allegato ai documenti da emettersi d'ufficio a scorta del carro stesso.

4. — Tutte le spese che l'Amministrazione ferroviaria dovesse incontrare per dare esecuzione alle disposizioni di cui trattasi, comprese quelle dei telegrammi, dovranno essere pagate dal proprietario e le stazioni che le sostengono dovranno pareggiarsi facendone rivalsa sulla stazione di deposito del carro.

5.— **Resta assolutamente vietata l'utilizzazione in servizio interno di carri privati inscritti nei parchi d'altre ferrovie.**

6.— Dell'arrivo dei carri vuoti sarà dato avviso al destinatario con le stesse formalità stabilite per le merci, e verrà pure avvertito chi deve utilizzare i carri, quando questi dovessero esser messi a disposizione di qualche Ditta locale.

Art. 6.

Manutenzione e riparazione dei carri privati inscritti nel parco della Rete di Stato.

1. — La manutenzione dei carri privati, le loro visite, i rialzi regolamentari, le riparazioni rese necessarie da mancanze o guasti, spettano completamente ai proprietari di essi; così pure la pulizia e la eventuale disinfezione di detti carri sono di competenza dei proprietari e le stazioni non debbono occuparsene in alcun caso, a meno che non abbiano ottenuto superiore autorizzazione.

L' Amministrazione ferroviaria provvede gratuitamente alla lubrificazione degli assi, eseguendola con le norme in uso per i veicoli circolanti sulle sue linee.

2. — L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle mancanze e dei guasti che possono prodursi ai carri privati, se non sia provato che provengono da fatto imputabile ai propri agenti; nel qual caso le riparazioni necessarie per togliere tali mancanze o guasti saranno eseguite a spese dell'Amministrazione stessa, quando però esse, a richiesta del proprietario, vengano effettuate dalla medesima.

Si nota però che se, oltre a dette riparazioni, altre ne occorressero, queste saranno eseguite a carico del proprietario.

L'Amministrazione ferroviaria in caso di guasti o mancanze dei quali essa sia responsabile, provvederà anche al trasporto gratuito dei carri alle Officine che la medesima avrà incaricato delle riparazioni e da queste alla stazione di deposito od a quell'altra della Rete, che, in tempo opportuno, venisse indicata dal proprietario.

Nel caso che un carro privato andasse completamente distrutto per causa o fatto dell'Amministrazione ferroviaria, questa sarà tenuta, a sua scelta, o al pagamento del valore del veicolo, tenuto conto del tipo, dell'età e dello stato di conservazione e manutenzione del medesimo, ovvero alla sua ricostruzione.

Col soddisfacimento degli obblighi di cui ai precedenti alinea, l'Amministrazione ferroviaria resta esonerata da ogni altro risarcimento ai proprietari.

3. — La manutenzione dei carri e la riparazione dei loro guasti, che non fanno carico alla ferrovia, potranno, a richiesta del proprietario, esser fatte nelle Officine dell'Amministrazione ferroviaria con le norme da questa stabilite e verso pagamento delle spese relative a piè di lista.

L'Amministrazione ferroviaria si riserva il diritto di sorvegliare le riparazioni dei carri che fossero fatte nelle Officine private e di verificare come vennero eseguite.

4. — L'Amministrazione ferroviaria ha il diritto di richiedere dai proprietari dei carri privati gli assi montati ed i pezzi di ricambio in genere occorrenti per la manutenzione e le riparazioni, di qualunque specie esse sieno, dei carri privati giacenti guasti nelle sue officine, oppure nelle stazioni, quando si tratti di carri guastatisi durante un trasporto a carico od a vuoto.

L'invio degli assi e dei pezzi di ricambio e il ritorno di quelli sostituiti avrà luogo come spedizione ordinaria contro pagamento delle tasse di porto stabilite dalle tariffe, salvo all'interessato il diritto di rivalsa delle tasse stesse ogni qualvolta si tratti di guasti, dei quali risponde l'Amministrazione ferroviaria.

Se entro il termine di 15 giorni dalla data della richiesta il proprietario non avrà provveduto a fornire i pezzi di ricambio, l'Amministrazione potrà rinviare al luogo di deposito i carri giacenti nelle sue officine di riparazione gravandoli della tassa di centesimi 50 per carro e per giorno a titolo di sosta per il tempo che sono rimasti giacenti, e delle eventuali spese già incontrate.

L'Amministrazione ferroviaria si riserva il diritto di richiedere i verbali delle prove eseguite degli assi, ruote e cerchioni ed eventualmente anche degli altri materiali che debbono servire per la riparazione dei veicoli.

I percorsi a vuoto di andata alle officine e di ritorno

dalle medesime saranno liquidati col conguaglio annuo di cui all'art. 10.

5\. — **La stazione che a causa di guasti toglie dalla circolazione un carro privato, ne darà immediato avviso al proprietario, a mezzo della stazione di deposito, per le necessarie disposizioni riguardanti la riparazione del carro. Se trattasi di carro carico, l'avviso dev'essere telegrafico e la stazione informerà pure, sempre per telegramma, il mittente della spedizione a mezzo della stazione di partenza, affinchè questi provveda nei riguardi della merce a norma delle vigenti disposizioni.**

Quando si tratti di carro inscritto nel parco d'altra Amministrazione ferroviaria non devesi mandare l'avviso al proprietario, bastando in suo luogo le ordinarie comunicazioni che le stazioni debbono dare per i veicoli in servizio cumulativo guastatisi durante il trasporto sulle linee dell'Amministrazione dello Stato.

Tali avvisi non verranno dati allorquando trattisi di guasti facilmente e sollecitamente riparabili, alla rimozione dei quali provvederà senz'altro l'Amministrazione ferroviaria, salvo rimborso della spesa occorsa, quando i guasti stessi non siano ad essa imputabili.

Art. 7.

Circolazione dei carri privati

1\. — Oltre agli eventuali compensi di cui all'articolo 3, nessun altro sarà corrisposto dall'Amministrazione ferroviaria per l'impiego dei carri privati, inscritti nel suo parco, per trasporti effettuati sulle sue linee. Invece per la circolazione di detti carri sulle linee di altre ferrovie italiane od estere, saranno corrisposti al proprietario gli eventuali noli e compensi che, sulla base delle relative convenzioni, verranno pagati dalle Amministrazioni delle dette ferrovie a quella dello Stato.

I noli ed i compensi, di cui sopra, vengono liquidati entro il semestre dell'anno solare successivo a quello al quale si riferiscono. A facilitare tale lavoro le Ditte proprietarie hanno l'obbligo d'inviare alla fine d'ogni semestre alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Servizio VII (Esercizio), in Roma, l'elenco dei viaggi fatti dai loro carri su linee di altre ferrovie.

2. — In base alla disposizione del punto 1° dell'art. 5, dovendo il carro privato circolante carico sulle linee delle Ferrovie dello Stato essere considerato a disposizione delle Ferrovie stesse, nessun indennizzo è dovuto di massima al proprietario di esso per il maggior tempo che il vettore ha tenuto occupato il veicolo, quando la resa della spedizione avviene con ritardo.

Però per i carri privati **inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato, circolanti carichi sulle linee delle medesime,** sono fissati dei termini di resa, oltrepassati i quali l'Amministrazione ferroviaria corrisponderà ai proprietari un indennizzo per il maggior tempo che essa ha tenuto a sua disposizione i carri stessi, considerati solamente come veicoli, per effettuare il trasporto delle spedizioni.

Detti termini sono quelli che le tariffe stabiliscono per la resa delle spedizioni trasportate nei carri stessi, aumentati rispettivamente di due giorni per percorsi fino a 300 Km. e di quattro per percorsi maggiori, nonchè del tempo occorso per riparare gli eventuali guasti avvenuti ai carri stessi per qualsiasi causa durante il trasporto.

3. — Pei carri privati **inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato, circolanti vuoti sulle linee delle medesime,** i termini di resa sono quelli fissati per le spedizioni delle merci a piccola velocità ordinaria, prolungati di due giorni per i percorsi fino a 300 Km. e di quattro per percorsi maggiori, nonchè del tempo occorrente per riparare gli eventuali guasti avvenuti per qualsiasi causa durante il trasporto.

I termini di resa dei carri vuoti inscritti nel parco

delle Ferrovie dello Stato decorrono dalle ore 24 del giorno in cui le disposizioni del proprietario sono giunte alla stazione che ne deve eseguire la spedizione, **purchè però il carro stesso sia rimasto disponibile almeno dal giorno precedente**. Il giorno di ricevimento delle disposizioni risulterà dal bollo a compostore che deve essere applicato sul tagliando B del modulo di cui all'art. 5 punto 3, **dalla stazione che spedisce il carro vuoto**; ovvero dalla data dei telegrammi quando le disposizioni stesse venissero date in via telegrafica.

I carri vuoti si debbono considerare riconsegnati al proprietario dal momento del loro arrivo alla stazione di destinazione.

4. — Nel caso che la riconsegna dei carri inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato avvenga dopo i termini stabiliti dai punti 2 e 3 di questo articolo e che il ritardo dipenda da fatto imputabile alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si corrisponde l'indennizzo di L. 2.00 per carro e per ogni 24 ore indivisibili di ritardo; e con ciò l'Amministrazione stessa resta sollevata dall'obbligo d'ogni altro indennizzo. Le relative domande devono essere presentate nelle forme e nei termini prescritti pei reclami concernenti la ritardata resa delle merci.

L'indennizzo di L. 2.00 al giorno sarà in ogni caso corrisposto dall'Amministrazione Ferroviaria pel solo periodo di sei mesi, trascorsi i quali il carro sarà considerato perduto e la Ditta potrà pretendere unicamente il valore di esso, da fissarsi con le norme del precedente art. 6, più gli interessi commerciali sul valore medesimo decorrendi dalla scadenza del termine di resa, escluso quindi l'indennizzo di L. 2.00 al giorno di cui sopra.

5. – Per le ritardate restituzioni di carri privati inscritti nei parchi di altre Amministrazioni ferroviarie valgono le disposizioni delle convenzioni di cui al punto 1 di questo articolo.

6. — A meno di speciali disposizioni in contrario, l'invio per prendere carico dei carri privati vuoti inscritti nel parco dello Stato, è ammesso per una qualsiasi stazione della Rete

abilitata a ricevere le spedizioni che trattasi di effettuare, e, sotto la responsabilità del proprietario, anche per stazioni di altre ferrovie, semprechè queste ne ammettano, allo scopo indicato, l'inoltro sulle loro linee.

Quando trattasi di carri privati inscritti nei parchi di altre ferrovie, è ammesso che essi vengano vuoti per prendere carico in una stazione della Rete, purchè siano speciali, e sempre quando ciò sia consentito dalle tariffe, convenzioni od eventuali altre disposizioni in vigore.

7. — Al proprietario spetta l'adempimento degli obblighi esistenti rispetto alle Dogane per l'entrata e l'uscita nei diversi Stati dei suoi carri, per modo che la Ferrovia non risponde delle conseguenze del mancato adempimento di detti obblighi.

Le tasse per le operazioni doganali riguardanti i carri vuoti, sono quelle previste dalle apposite tariffe.

Art. 8.

Merci che si possono trasportare nei carri privati.

1. — I carri privati non potranno essere utilizzati che per le sole merci indicate sulle pareti del carro a meno di speciale autorizzazione dell'Amministrazione ferroviaria.

2. — I proprietarii potranno utilizzare i carri privati nel percorso a vuoto per il trasporto degli imballaggi e dei recipienti vuoti contro pagamento delle relative tasse in base alle tariffe in vigore, senza però l'applicazione della tassa minima per vagone di cui all'art. 67 delle tariffe. Il percorso dei carri privati in tal modo utilizzati, sarà però sempre considerato come percorso fatto a vuoto agli effetti del seguente art. 10.

Art. 9.

Tassazione delle merci contenute nei carri privati.

1. — Alle spedizioni di merci contenute in carri privati che si effettuano in servizio interno e cumulativo italiano si applicano i prezzi e le condizioni delle tariffe generali e delle speciali, locali ed eccezionali **con vincolo di peso** rispettiva-

mente stabilite per le merci stesse presentate in casse, in botti, in gabbie ecc., sempre quando non esistano all'uopo apposite tariffe, tenendo conto di quanto prescrive l'allegato 9 delle Tariffe Italiane, per le merci pericolose e nocive ed applicando le disposizioni dell'allegato 14, delle tariffe medesime, quando trattasi di liquidi in vagoni serbatoi.

Se le merci anzidette non sono da tassarsi con tariffe con vincolo di peso minimo per vagone, si applicano le tasse sul peso reale in base alle tariffe senza vincolo di peso, sempre quando diano un prodotto uguale o superiore alla tasse minime per vagone-chilometro previste dagli articoli 56 e 67 delle tariffe; in caso diverso sono applicabili queste ultime.

2. — Per la tassazione delle merci caricate in carri privati e spedite da o per l'estero valgono le particolari disposizioni portate da ciascuna delle tariffe in servizio internazionale diretto.

3. — Il ghiaccio, la paglia e le altre sostanze caricate assieme alle spedizioni di birra, di carni fresche, di burro, ecc. nonchè i recipienti che le contengono, sono considerati come attrezzi di carico e trasportati in esenzione di tasse, sempre quando siano nella quantità puramente necessaria per la conservazione della merce.

Il peso del ghiaccio dovrà però essere sempre dichiarato sui documenti di trasporto e qualora in arrivo il ghiaccio sopravvanzato fosse ritirato dal destinatario, le stazioni dovranno far pagare le tasse per la quantità ritirata aggiungendo il suo peso a quello della merce.

4. — Le operazioni di carico e scarico delle merci contenute nei **carri speciali** sono obbligatorie per le parti, fatta eccezione per le stazioni e scali ove le operazioni stesse sono riservate alla ferrovia, e per i recinti doganali.

Art. 10.

Tasse da applicarsi ai carri privati vuoti e relative modalità.

1. — Il trasporto a vuoto dei carri privati inscritti nel parco delle ferrovie dello Stato ha luogo gratuitamente sul

percorso delle ferrovie stesse, sempre quando si effettui a **piccola velocità** ed al numero annuale dei chilometri percorsi a vuoto da ciascun vagone, corrisponda almeno un eguale numero di chilometri percorsi a carico.

Quando i chilometri percorsi nell'anno solare da ciascun vagone a vuoto eccedono quelli percorsi a carico sarà applicata all'eccedenza, **in sede di Controllo**, la tassa di L. 0,075 per carro-chilometro, che dovrà essere pagata dal proprietario del carro. Le stazioni quindi non debbono esigere alcuna tassa per il percorso a vuoto, sulle ferrovie dello Stato, dei carri in parola.

2. — Allo scopo di effettuare la suddetta liquidazione le Ditte che hanno inscritti carri nel parco delle ferrovie dello Stato, sono tenute di trasmettere, alla scadenza di ciascun anno solare, alla Divisione Controllo Prodotti in Torino un elenco in duplice copia indicante per ciascun carro la dimostrazione cronologica dei viaggi effettuati tanto a vuoto quanto a carico colla indicazione per ogni viaggio della data e del numero di spedizione, del nome della stazione mittente e destinataria e dei chilometri percorsi sulle sole linee dello Stato.

3. — Se per il trasporto a vuoto di un carro privato il proprietario richiede l'inoltro a G. V., saranno da riscuotersi dalle stazioni le tasse normali per il materiale circolante sulle proprie ruote.

4. — Per il percorso a vuoto dei carri privati spediti a prendere carico sulle linee di ferrovie secondarie italiane, le stazioni non applicheranno alcuna tassa per il percorso sulle linee stesse, restando a cura delle stazioni destinatarie la riscossione delle eventuali tasse.

Per i carri privati che ritornano vuoti dalle Ferrovie secondarie italiane dopo un viaggio a carico, le stazioni esigeranno dal destinatario quelle eventuali tasse che, per il percorso sulle ferrovie medesime, risultassero gravate sui documenti di trasporto.

5. — Per la percorrenza a vuoto **sulle Ferrovie estere** dei

carri privati inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato debbono essere osservate le disposizioni ed applicate, quando del caso, all'atto del trasporto, le relative tasse previste da ciascuna delle tariffe in servizio internazionale diretto. Egualmente dicasi per la percorrenza a vuoto sulle **Ferrovie italiane** dei carri privati inscritti nei parchi delle Amministrazioni estere, avvertendo che in ambidue i casi il conguaglio fra il percorso a vuoto e quello a carico dev'essere fatto dalle stazioni per ogni singolo viaggio.

6. — Il ghiaccio contenuto nei carri vuoti spediti a P.V. a prendere carico dovrà essere tassato con la tariffa stabilita per **l'acqua comune** senza obbligo di pagare le tasse minime per vagone previste dall'articolo 67 delle Tariffe.

Art. 11.

Documenti che debbono accompagnare i trasporti.

1. — Per i trasporti dei carri privati carichi devono sempre esser presentati dai mittenti tutti i documenti prescritti per i trasporti ordinari di merci.

I carri privati vuoti spediti in servizio interno e cumulativo italiano devono essere scortati dalle ordinarie richieste di spedizione, le quali verranno compilate a cura delle stazioni o dei transiti pei quali i carri entrano sulle Ferrovie dello Stato, quando i trasporti venissero consegnati senza tali richieste.

Ogni richiesta di spedizione non può riguardare che un solo carro.

2. — I carri privati vuoti spediti in servizio internazionale dovranno essere scortati dalla lettera di vettura se le relative tariffe dirette prescrivono tale documento, nonchè dal foglio di via secondo le prescrizioni in vigore per i trasporti in generale.

La lettera di vettura deve essere presentata dal proprietario del carro, quando si tratta d'invio a vuoto per prendere carico e dal destinatario del trasporto a carico per i carri vuoti di ritorno.

Se le tariffe dirette non prescrivono la presentazione della lettera di vettura, i carri debbono esser nonostante scortati, per il percorso sulle linee dello Stato, dalla richiesta di spedizione prescritta per il servizio interno e per il percorso estero dal foglio di via a P. V., come è prescritto per il trasporto delle merci. Tali documenti saranno compilati dalle stazioni mittenti per i trasporti dei carri vuoti destinati all'estero, e dai transiti di confine per quelli in senso inverso, se per questi ultimi le Ferrovie corrispondenti non consegnassero eventualmente il foglio di via previsto per i trasporti ordinari.

3. — Sui documenti di trasporto dei vagoni vuoti di ritorno, eseguiti in servizio internazionale, le stazioni debbono far risultare gli estremi della precedente spedizione a carico, e su quelli dei vagoni vuoti spediti a prendere carico gli estremi della relativa spedizione a carico nel solo caso però che questa sia eseguita prima che il documento concernente il viaggio a vuoto venga spedito alla Divisione Controllo Prodotti in Torino.

In caso diverso sui documenti della spedizione a carico saranno indicati gli estremi della precedente spedizione a vuoto.

Art. 12.

Disposizioni generali.

Per tutto quanto non è specialmente previsto nel presente Regolamento, valgono le disposizioni in vigore per i carri di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nell'adunanza del 17 gennaio 1908.

Allegato N. 1.

Mod. G-210.

(Tagliando A.)

Al Sig. Capo stazione

(1) *di* ....

DISPOSIZIONI

riguardanti i carri vuoti di proprietà privata inviati a prendere carico

Il carro privato N. .... *marca* ....

(2) ....

deve essere ....

inviato alla stazione di ....

mettendolo colà a disposizione del Signor ....

....

Firma del proprietario

....

(1) Normalmente deve essere la stazione di deposito del carro.

(2) Se il carro trovasi alla stazione stessa alla quale è data la disposizione si dirà « *giacente in cotesta stazione* »; se invece trovasi in altra stazione, si dirà « *stato spedito* *carico*/*vuoto* *il* .... *190* .... *dalla stazione di* .... *alla stazione di* ....

Tagliando per la stazione di deposito.

FERROVIE DELLO STATO

Mod. *G*-210

(Tagliando **B**).

Al Sig. Capo stazione

(1) *di* ...

DISPOSIZIONI

riguardanti i carri vuoti di proprietà privata inviati a prendere carico

Il carro privato N. ... *marca* ... (2) ... *deve essere inviato vuoto alla stazione di* ... *mettendolo colà a disposizione del Sig.* ...

Firma del proprietario ...

Al Sig. Capo stazione di

per l'ulteriore eseguimento

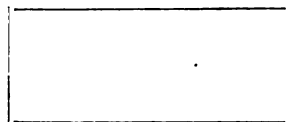
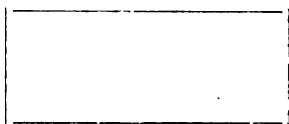
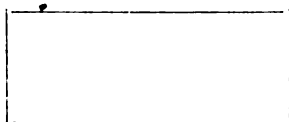
BOLLO della stazione di deposito

... *il* ... *190* ...

Il Capo Stazione ...

DA SPEDIRSI		VIA	Spedizione		OSSERVAZIONI
da	a		N.	Data	

BOLLO della stazione che spedisce il carro vuoto

... *il* ... *190* ...

Il Capo Stazione

(1) Normalmente deve essere la stazione di deposito del carro.

(2) Se il carro trovasi alla stazione stessa alla quale è data la disposizione si dirà « *giacente in codesta stazione* », se invece trovasi in altra stazione, si dirà « *stato spedito* $\frac{\textit{carico}}{\textit{vuoto}}$ *il* ... *190* ... *dalla stazione di* ... *alla stazione di* ... ».

Questo tagliando deve essere unito ai documenti contabili che scortano il carro vuoto. A tergo del tagliando le stazioni di transito o di diramazione per cui passano i carri devono esporre il loro bollo a compostore (data e treno), in ordine successivo di percorso.

Bolli delle stazioni di transito o di diramazione.

Ordine di Servizio N. 84.

(SERVIZIO VIII)

Concessione speciale VI.

Nell' elenco relativo alla Concessione speciale VI, si aggiunga, nel posto indicato dall' ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Carmelitani Scalzi o Teresiani.	Roma

Concessione eccezionale limitata ai viaggi da Roma ad un porto di mare o punto di confine, o viceversa.

Le richieste e le tessere di identità personale sono convalidate e bollate dal Ministero degli Affari Esteri.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 85.

(SERVIZIO VIII).

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli tra la Francia e la Svizzera via Ventimiglia-Gottardo e Ventimiglia-Sempione.

Col 1° aprile 1908 viene attivata una nuova tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli, fra alcune stazioni delle ferrovie francesi P. L. M. ed alcune altre svizzere in transito per l'Italia via Ventimiglia-Gottardo e Ventimiglia-Sempione, tariffa che annulla e sostituisce quella diramata al 1° settembre 1900 per lo stesso servizio via Ventimiglia-Gottardo.

BIGLIETTI.

I biglietti del servizio di cui trattasi, sono a libretto con tagliandi dei colori in uso per quelli degli altri servizi inter-

nazionali, e cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la 3ª classe. Essi valgono per tutti i treni aventi vetture di classe corrispondente, salve le restrizioni che fossero portate dall'orario ufficiale.

La copertina è stampata nelle tre lingue: francese, tedesca ed italiana; i tagliandi in due lingue, cioè nella lingua del paese di partenza ed in quella del paese per il quale sono valevoli.

La durata di validità dei biglietti è stabilita in giorni 5, compreso quello della distribuzione. Sulle ferrovie svizzere il viaggiatore che parte prima della mezzanotte del quinto giorno di validità del biglietto può proseguire anche dopo la mezzanotte fino a destino collo stesso treno, o con quelli che ne formano l'immediata continuazione.

Sulla percorrenza italiana sono permesse due fermate facoltative nelle stazioni intermedie, senza formalità.

Per quanto riguarda la percorrenza italiana i biglietti racchiudono un tagliando con la seguente indicazione di itinerario:

quelli dalla Francia via Ventimiglia-Gottardo:

Ventimiglia-Savona { Genova-Novi { Voghera-Milano-Chiasso
Alessandria } Novara-Luino
S. Giuseppe di Cairo-Alessandria }

quelli dalla Francia via Ventimiglia-Sempione:

Ventimiglia-Savona { Genova-Novi { Voghera-Milano-Arona
Alessandria } Novara { Arona } Domodossola
S. Giuseppe di Cairo-Alessandria } Orta M. }

e viceversa se trattasi dei biglietti dalla Svizzera alla Francia.

Al tagliando relativo alla percorrenza della ferrovia del Gottardo oltre Chiasso e Luino, va annessa una sezione di controllo da staccarsi dal personale della stazione di Luino, qualora il viaggiatore segua quella via, e dagli agenti della ferrovia del Gottardo – insieme col tagliando di quell'Amministrazione – qualora il viaggiatore segua la via di Chiasso.

L'assegnazione dei prodotti all' una od all' altra delle suddette vie facoltative effettuandosi in base ai tagliandi ritirati, importa che venga posta ogni diligenza nel distacco, a percorrenza compiuta, e nel successivo invio dei tagliandi in parola al controllo Prodotti: perciò si fanno a tale proposito particolari raccomandazioni al personale interessato.

Per i viaggi a mezza tariffa dei ragazzi dai 4 ai 7 anni vengono distribuiti i biglietti ordinari del servizio di cui trattasi, dai quali viene staccata una sezione del tagliando di controllo che vi è appositamente annesso, perchè possano servire anche come biglietti pei ragazzi.

Nel caso, la Stazione distributrice appone anche, sulla copertina e sui tagliandi del biglietto, il bollo «Enfant» «Ragazzo» «Kind».

BAGAGLI.

La registrazione dei bagagli su presentazione di biglietti del servizio diretto, da parte di viaggiatori che riprendono il viaggio in una stazione italiana dopo una fermata, dovrà effettuarsi in base alle norme e colle tasse in vigore per il servizio diretto italo-svizzero via Gottardo o Sempione, o per il servizio italo-francese via Ventimiglia, secondo che trattasi di spedizione diretta ad una stazione svizzera o francese.

La franchigia concessa sulle ferrovie francesi, nella misura di 30 kg. di bagaglio per ogni biglietto ordinario e di 20 kg. per ogni biglietto per ragazzo, è pure estesa alla percorrenza francese dei biglietti diretti di cui trattasi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 86.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 31-1908)

Col 16 aprile 1908 la tariffa locale N. 220 P. V. Serie $B^{a)}$ e $^{b)}$, $C^{a)}$ e $C^{b)}$ sarà estesa ai trasporti di *zucchero greggio e melasso e di zucchero comune* in partenza dalla stazione di *Nogara.*

Pertanto nelle intestazioni delle dette serie della nominata tariffa locale, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della menzionata stazione, col richiamo (2) alla nota già esistente a piè di pagina.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 87.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1008 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 49-1908)

Col 6 aprile 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata ecc.* in destinazione della stazione di *Marano.*

Per conseguenza, opportuna aggiunta dovrà essere introdotta nel comma *a*) della intestazione della tariffa eccezionale predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 88.

(SERVIZIO VIII).

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 51 - 1908).

In seguito a nuove comunicazioni pervenute dalle Ferrovie Svizzere, si avverte che le stazioni di Laupen e Neuenegg, della Ferrovia del Sensetal, *a datare dal* 1° *aprile* 1908, verranno riammesse al carteggio diretto dei trasporti da o per l'Italia, in base a distanze e prezzi nuovi, che si indicano qui sotto perchè siano debitamente introdotti nella tariffa diretta italo-svizzera (15° Supplemento).

Elenco stazioni svizzere.

		Chiasso		Pino		Iselle	
Sense T. B.	Laupen	342	412	311	367	236	273
Sense T. B.	Neuenegg . . .	337	403	306	358	231	264

Tariffe Generali G. V. e P. V.

		a	*b*	*c*	*d*	*1*	*2*	*A*	*B*	*I*		*II*		*III*	
										a	*b*	*a*	*b*	*a*	*b*
Laupen	Chiasso	12.18	5.89	10.50	13.45	5.94	5.30	4.01	3.57	3.01	2.66	2.89	2.16	2.42	1.53
	Pino	10.96	5.26	9.38	12.33	5.44	4.82	3.64	3.24	2.73	2.41	2.61	1.97	2.20	1.38
	Iselle	8.75	3.95	7.03	9.07	4.35	3.84	2.83	2.54	2.12	1.90	2.06	1.52	1.72	1.10
Neuenegg	Chiasso	11.87	5.77	10.28	13.00	5.79	5.18	3.90	3.47	2.93	2.59	2.82	2.10	2.35	1.49
	Pino	10.65	5.14	9.15	11.88	5.29	4.70	3.53	3.14	2.65	2.34	2.54	1.91	2.13	1.34
	Iselle	8.44	3.82	6.80	8.62	4.20	3.72	2.72	2.44	2.03	1.83	1.98	1.46	1.65	1.07

Tariffa eccezionale N. 2 P. V.

		a	*b*	*I*	*II*	*III*	*IV*	*V*	*VI*
Laupen	Chiasso	3.16	3.08	—	—	—	—	—	—
	Pino	2.89	2.82	—	—	—	—	—	—
	Iselle	2.19	2.13	—	—	—	—	—	—
Neuenegg	Chiasso	3.06	2.98	—	—	—	—	—	—
	Pino	2.79	2.72	—	—	—	—	—	—
	Iselle	2.09	2.03	—	—	—	—	—	—

Tariffa eccezionale N. 12 P. V.

Laupen	Chiasso	1.85	Neuenegg	Chiasso	1.84
	Pino	1.76		Pino	1.75
	Iselle	1.56		Iselle	1.54

Tariffa eccezionale N. 24 P. V.

Neuenegg	Chiasso	3.67	3.21
	Pino	3.33	2.92
	Iselle	2.53	2.22

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 89.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico.
(Vedi Ordine di servizio N. 77 1908) (1).

In seguito a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie Estere si avverte che, *con effetto dal* 4 *marzo* 1908, gli attuali prezzi speciali via Chiasso, che figurano nella tariffa eccezionale N. 18 P. V. del servizio diretto italo-germanico per le seguenti stazioni, vanno annullati e sostituiti da quelli indicati rispettivamente qui appresso:

		Tariffa eccezionale N. 18 a	b
Alt-Münsterol *stazione* e *confine*	Chiasso	1.67 (3)	1.67 (3)
Delle *transito in servizio colle Ferrovie Francesi dell'Est per Belfort ed oltre*	Chiasso	1.61 (3)	1.61 (3).

(3) *Prezzo applicabile soltanto per Varangéville-St. Nicolas.*

Detti prezzi dovranno pertanto introdursi colla relativa nota a pag. 594 del 16° Supplemento alla tariffa italo-germanica, annullando per le corrispondenti stazioni i prezzi rispettivi di 2.09 e 2.03 attuatisi col 18° Supplemento alla tariffa stessa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

(1) **Errata corrige.**

A pag. 29 del 20° Supplemento alla tariffa italo-germanica, pubblicatosi il 1° aprile 1908, rettificare la distanza di Milano Lambrate-Peri da km. 84 in km. 184.

Circolare N. 60.

(SERVIZIO X).

Contrassegni pei veicoli riparati dalla industria privata.

(Vedi Circolare N. 3 e 5–1907 del Servizio X).

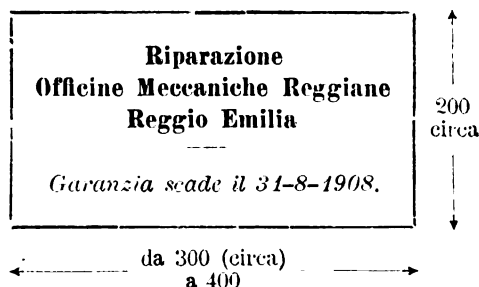
Con riferimento alle Circolari n. 3 e 5 anno 1907, del Servizio X, si riporta qui sotto l'elenco delle Ditte che presentemente hanno o possono avere in riparazione, veicoli per conto delle Ferrovie dello Stato, o che sono riconosciute atte a fare tali riparazioni, nonchè l'elenco delle sigle da applicarsi sui longaroni dei veicoli stessi, quando le Ditte medesime abbiano per essi eseguito il rialzo o la visita intermedia.

NOME DELLA DITTA E RESIDENZA DI ESSA		Sigla distintiva
Compartimento di Torino.		
Bauchiero Fortunato e C.	Condove	T (Ba)
Officine già Fratelli Diatto	Torino	T (Di)
Officine meccaniche di	Carmagnola	T (Cr)
Officine meccaniche di	Pinerolo	T (Mp)
Società Nazionale Officine di	Savigliano	T (O.Sg)
Antonio Magliola e figli di Biella . . .	Santhià	T (Ma)
Compartimento di Milano		
Società Italiana E. Breda per costruzioni meccaniche di Milano	Sesto S. Giovanni	M (Br)
Officine elettro-ferroviarie	Milano	M (Ef)
Officine meccaniche già Miani e Silvestri, Grondona, Comi e C.	Milano	M (Mc)
Carminati Toselli e C.	Milano	M (Ct)
Officine meccaniche Piacentine	Piacenza	M (Pc)
Officine meccaniche Reggiane.	R. Emilia	M (Rg)

NOME DELLA DITTA E RESIDENZA DI ESSA		Sigla distintiva
Officine meccaniche Reggiane (già Clemente Nobili)	Bologna	M (Nb)
Fabbrica e riparazione veicoli e tramvie (F. E. R. V. E. T.) stabilimento di . .	Bologna	M(F. Bl)
Idem Stabilimento di	Bergamo	M (F.Bg)
Officina metallurgica G. Togni	Brescia	M (Tg)
Compartimento di Venezia.		
Fabbrica e riparazioni Veicoli e tramvie (F. E. R. V. E. T.) Stabilimento di . .	Castelfranco Veneto	V (F. Cf)
Compartimento di Genova.		
Officine ferroviarie A. Baguara	Sestri Ponente	G (Bg)
Piaggio e C.	Sestri Ponente	G (Pg)
Officine di Finalmarina.	Finalmarina	G (Fi)
Compartimento di Firenze.		
Società anonima « S. Giorgio »	Pistoia	F (S.G)
Officine Ferroviarie e Meccaniche . . .	Arezzo	F (Az)
Compartimento di Roma.		
Officine meccaniche già Tabanelli e C. . .	Roma	R (Ta)
Compartimento di Napoli.		
Officine Napoletane per materiale ferroviario e tramviario	Napoli	Np (Np)
Società Officine ferroviarie italiane anonima S. O. F. I. A.	Napoli	Np (So)
Officine di costruzioni metallurgiche Michele Cattori	Castellammare di Stabia	Np (Ca)

Le sigle suddette devono essere applicate sui longaroni alla stessa guisa e nello stesso posto delle sigle delle nostre Officine e Squadre di Rialzo che eseguiscono rialzi o visite intermedie a veicoli, seguendo cioè le modalità prescritte dall'*Ordine di Servizio* N. 48-1907 (cioè essere dipinte in rosso o

in bianco, secondochè trattasi di rialzo o di visita intermedia ed essere precedute dalla parola abbreviata Alz e Vis, a seconda del caso, e seguita dalla data nella quale il veicolo venne riconsegnato al servizio attivo, ecc.).

Per indicare poi sui veicoli stessi la scadenza del periodo di garanzia, alla quale essi sono sottoposti per contratto, periodo che di consueto è di 6 mesi dalla data della loro riconsegna, tanto se abbiano subìto il rialzo o la visita a cura della Ditta, quanto se abbiano avuto soltanto altra riparazione, si dovrà inscrivere in bianco, entro un rettangolo dipinto su ambe le testate di ciascun veicolo riparato, nell'angolo inferiore di sinistra, cioè appena al disopra del respingente colmo o in prossimità di esso, la parola *Riparazione*, seguìta dal *nome della Ditta*, da quello della *località* in cui risiede lo stabilimento che eseguì il lavoro, poi dalle parole *Garanzia scade il ....*, indi dalla data della scadenza; il rettangolo avrà le dimensioni sottoindicate e sarà delimitato da un filetto bianco della larghezza di 15 mm. circa come nel seguente modello:

Tale scritta sarà poi da cancellarsi quando sia scaduta la garanzia, come pure quando il veicolo fosse entrato in riparazione nelle officine dell'Amministrazione, dovendosi intendere che quando il veicolo esce riparato dalle nostre Officine sia cessata la garanzia della Ditta.

Tale scritta non sarà tuttavia da applicarsi ai veicoli di proprietà privata, se il lavoro vien fatto per conto dei proprietari di essi, salvo disposizioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 58.

(SERVIZIO VIII).

Concorso ippico internazionale in Roma.

In occasione del *Concorso ippico internazionale* che sarà tenuto in Roma dal 29 aprile al 5 maggio 1908, tutte le Stazioni ed Agenzie della Rete di Stato dovranno rilasciare, dietro semplice richiesta dei viaggiatori, ed *individualmente,* un biglietto di andata e ritorno a *tariffa militare* per Roma, insieme ad una *carta d'ingresso al Campo dell' Ippodromo,* riscuotendo, oltre l'importo del biglietto, una tassa fissa di L. 6,25 come costo della carta d' ingresso suddetta.

SPECIE DEI BIGLIETTI, CARTE D'INGRESSO,
E NORME PER LA LORO DISTIBUZIONE.

Le Stazioni designate nell'annesso elenco saranno fornite di biglietti speciali a foglietto a serie fissa a due tagliandi, uno per l' andata e l' altro per il ritorno.

Tutte le altre Stazioni della Rete faranno uso di biglietti speciali di andata e ritorno Mod. I-202 sui quali dovrà essere riportato il prezzo di andata e ritorno per Roma a tariffa militare.

Le carte d' ingresso, in cartoncino ceruleo, porteranno all' esterno l'intestazione: - *Concorso ippico internazionale,* - il numero progressivo, e lo spazio per l'indicazione del nome del titolare; ed all' interno le avvertenze riguardanti il loro uso, nonchè lo spazio per il bollo della Stazione distributrice e per l' indicazione del numero del biglietto ferroviario corrispondente.

Esse saranno fornite a tutte le Stazioni ed Agenzie della Rete a cura dei rispettivi Controlli i quali dovranno previamente bollarle col *timbro a secco.*

Non sarà ammesso il rilascio del biglietto di andata e ritorno a tariffa militare per Roma senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, della speciale *carta d'ingresso*, e quindi ad ogni biglietto a serie fissa, o Mod. I-202, di andata e ritorno a tariffa militare per Roma, dovrà corrispondere una *carta d' ingresso*.

Sui biglietti, tanto a serie fissa, che Mod. I-202, oltre alla prescritta bollatura, dovrà figurare il numero progressivo della *carta d' ingresso*, e su questa ultima dovrà pure essere apposto il bollo della stazione distributrice ed il numero del biglietto ferroviario corrispondente.

La *carta d' ingresso*, sulla quale il viaggiatore inscriverà il proprio nome, dovrà essere esibita tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto di andata e ritorno a tariffa militare per Roma.

All' inizio del viaggio di ritorno i biglietti dovranno essere presentati alla Stazione od alle Agenzie di Roma per la prescritta bollatura. Non occorrerà invece, sui biglietti medesimi alcuna certificazione da parte del Comitato del concorso.

DISTRIBUZIONE DEI BIGLIETTI E LORO VALIDITÀ.

La vendita dei biglietti di cui trattasi dovrà essere incominciata:

nelle Stazioni di transito internazionale di Ala, Chiasso, Cormons, Domodossola, Luino, Modane, Pontebba e Ventimiglia, il giorno 20 aprile, e continuata fino a tutto il 4 maggio 1908;

in tutte le altre Stazioni ed Agenzie della Rete, dovrà essere incominciata il giorno 25 aprile, e continuata fino a tutto il 4 maggio suddetto.

I biglietti rilasciati dalle stazioni di transito internazionale suindicate avranno la validità di 25 giorni, quelli rilasciati da tutte le altre Stazioni ed Agenzie della Rete, avranno la validità di 15 giorni, compreso quello dell' acquisto.

Proroga di validità dei biglietti.

Alla validità come sopra stabilita potrà essere consentita un' unica proroga di dieci giorni, verso pagamento di un supplemento di prezzo in ragione del 20 % sull' importo complessivo del biglietto ferroviario.

Detta proroga – da richiedersi prima della scadenza normale del biglietto – riguarderà unicamente i viaggi di ritorno da Roma, e quindi potrà essere accordata soltanto dalle Stazioni ed agenzie della Capitale, le quali dovranno provvedervi nei modi prescritti dall' art. 16 dell' Istruzione N. 6-1907 (Servizio IX).

Viaggi dei ragazzi.

I ragazzi di età superiore ai tre anni dovranno pagare l' intero biglietto a tariffa militare.

Treni utilizzabili.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe saranno esclusi dai *treni direttissimi*, ed i portatori di biglietti di 3ª classe anche dai *treni diretti*.

Fermate intermedie.

Tutti indistintamente i biglietti di andata e ritorno per Roma daranno facoltà di effettuare, tanto nell' andata che nel ritorno, due fermate intermedie, sotto l' osservanza delle modalità stabilite dall' allegato 7 alle Tariffe, avvertendo però che la durata delle fermate è limitata soltanto dalla validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Roma iniziati in tempo utile potranno essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle Stazioni intermedie.

Passaggio in classe superiore.

Sarà ammesso il passaggio in classe superiore verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Obbligo del viaggio di ritorno da Roma.

La facilitazione di cui sopra, è consentita per coloro che si recheranno effettivamente a Roma, e quindi i biglietti presentati pel ritorno ad altre Stazioni non saranno tenuti validi. Avvenendo tale irregolarità, i viaggiatori dovranno essere assoggettati al pagamento della differenza fra il prezzo ridotto pagato e quello a tariffa ordinaria; corrispondente al tratto percorso oltre al pagamento del biglietto a tariffa ordinaria per il percorso che rimanesse da compiersi.

Norme generali.

Per i viaggi in parola varranno, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle concessioni speciali.

Contabilizzazione delle carte d'ingresso da parte delle Stazioni ed Agenzie.

Le *carte d' ingresso* saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto primo del Mod. I-213, con apposita intestazione.

Spedizioni dei cavalli destinati al Concorso,

Le spedizioni dei cavalli destinati al Concorso godranno, eccezionalmente, del ritorno gratuito, purchè la spedizione di andata a Roma sia stata effettuata nei modi e coi prezzi stabiliti dall' art. 81 delle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato per i trasporti dei *cavalli in vagone scuderia.*

Il ritorno gratuito sarà accordato su presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata, e di un certificato del Comitato attestante che il cavallo ha preso parte al Concorso.

I trasporti dovranno, nel ritorno, seguire la stessa via tenuta nell' andata.

Se il trasporto di andata avesse avuto luogo con treni omnibus o misti, e se il ritorno venisse chiesto, e potesse essere consentito con i treni diretti, saranno dovuti i prezzi indicati nel quadro al Capo II (art. 7°) della Concessione speciale I avvertendo che i detti prezzi saranno da applicarsi per intero, se trattasi di un solo cavallo, e ridotti della metà, se trattasi di due o più cavalli. In ogni caso sarà poi dovuta la tassa di disinfezione e la tassa di bollo.

Per ogni spedizione tanto nell'andata che nel ritorno sarà ammesso un custode alle condizioni di cui all'art. 86 delle Tariffe suddette.

La detta facilitazione avrà effetto dal giorno dell'apertura del Concorso fino al 20 maggio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

STAZIONI FORNITE DI BIGLIETTI A FOGLIETTO A SERIE FISSA

Ala
Alessandria ed Agenzia
Ancona
Aquila
Arezzo
Ascoli Piceno
Asti
Avellino
Bari
Belluno
Benevento
Bergamo ed Agenzia
Bologna ed Agenzia
Brescia ed Agenzia
Brindisi
Caltanisetta
Campobasso
Caserta
Catania ed Agenzia
Catanzaro
Chiasso
Chieti
Civitavecchia
Como
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Ferrara
Firenze S. M. N. ed Agenzie
Firenze C. di M.
Foggia
Forlì
Genova P. P. ed Agenzie
Genova P. B.
Girgenti
Grosseto
Lecco
Livorno S. Marco
Lucca
Luino
Macerata
Mantova
Massa
Messina ed Agenzia
Milano C. ed Agenzie
Modane
Modena
Napoli ed Agenzie
Novara
Padova ed Agenzia
Palermo ed Agenzia
Parma
Pavia
Perugia ed Agenzia
Piacenza
Pisa C.
Pontebba
Porto Maurizio
Potenza Inferiore
Ravenna
Reggio Calabria
Reggio Emilia
Rimini
Rovigo
Salerno
Siena
Siracusa
Sondrio
Sulmona
Taranto
Teramo
Terni
Torino P. N. ed Agenzie
Trapani
Treviso
Udine
Venezia ed Agenzia
Ventimiglia
Verona P. N., P. V. ed Agenzia
Vicenza

Circolare N. 59.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della Lega Navale Italiana in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 27 aprile 1908;
Ritorno: dal 23 detto all'8 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 15. 11 APRILE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, aprile 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. 113-1907. — Capoverso primo, punto II; invece di capov. *3°*, leggasi: capov. *2°*.

Ordine Generale N. 8 - (Boll. 13) — A pag. 280, punto 4°, invece di *34* carrozze e *6* bagagliai, leggasi *32* carrozze e *8* bagagliai.

Ordine di Servizio N. 82 - (Boll. 13) — A pag. 298 seconda riga, invece di *avviso* ufficiale, leggasi: *Orario* ufficiale.

Allegato alle Circolari 50-51-52 e 57 - (Boll. 13) — Alla colonna 6 in corrispondenza di Pontedecimo, invece di leggere *1.05* leggasi: *0.15*,

Ordine di Servizio N. 86. (Boll. 14) - Il titolo « Tariffa *eccezionale* N. 220 P. V. » deve esser corretto in: « Tariffa *locale* N. 220 P. V. »

Eguale correzione devesi apportare nell'indice.

Ordine di Servizio N. 90.

(SERVIZIO X)

Inventario del materiale rotabile.

(Vedi ordine generale n. 8, 1907).

1°) L'inventario del Materiale Rotabile considera i rotabili di qualunque specie, costituenti la dotazione della Rete, compresi gli attrezzi ed oggetti di dotazione ai medesimi.

Essi si distinguono in:

1° Locomotive a vapore, locomotive elettriche e locomotive grue;

2° Automotrici a vapore ed elettriche;

3° Carozze;

4° Bagagliai;

5° Carri merci coperti;

6° Carri merci scoperti;

7° Carri scuderia;

8° Carri serbatoi;

9° Rotabili speciali non compresi nelle precedenti categorie.

2°) L'inventario del Materiale Rotabile è tenuto a cura del Servizio X, e per esso dall'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze, a norma dell'Ordine generale, N. 8-1907.

L'inventario deve contenere tutti gli elementi tecnici e contabili atti a determinare il tipo, la categoria ed il valore iniziale dei rotabili, nonchè delle successive modificazioni ad essi apportate.

3°) Per valore iniziale si intende quello a nuovo, indipendentemente da qualsiasi perizia agli effetti di consegne e riconsegne fra i successivi esercenti delle Ferrovie, come pure da qualsiasi deprezzamento dovuto a deperimento naturale.

Il valore a nuovo, per il materiale già esistente al 1° lu-

glio 1885, è quello rappresentato dal valore d'origine risultante dagli inventari relativi, compilati in base ai dati forniti dalle Commissioni di valutazione e consegna, e per il materiale acquistato nel ventennio d'esercizio delle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula è il valore per il quale esso figura negl'inventari delle Società. Per il materiale acquistato successivamente al 30 giugno 1905, il valore a nuovo è rappresentato dal prezzo di acquisto, aumentato dalle eventuali spese di dogana, di trasporto, ecc. fino alla consegna, nonchè delle spese eventuali di montatura, in quanto le une e le altre concorrano ad integrare tale prezzo, e coll'aggiunta della quota dell'1 ½ % per le spese di studi, dirigenza, collaudi, ecc. Non si tiene conto invece della spesa per il trasporto in servizio sulla Rete dello Stato dei rotabili circolanti sulle proprie ruote fino alla stazione di consegna.

Quale prezzo d'acquisto deve intendersi il prezzo di contratto, modificato dalle eventuali differenze in più ed in meno per variazioni apportate durante la costruzione. Se all'atto del collaudo o durante il periodo di garanzia si fosse riscontrata la necessità di fare degli addebiti al fornitore, dipendenti da imperfetta costruzione o dall'impiego di materiali difettosi, il prezzo di acquisto agli effetti inventariali non verrà diminuito dell'importo di questi addebiti. Così pure non si dovranno dedurre le eventuali multe per ritardata consegna, nè aggiungere gli eventuali premi per anticipata consegna.

4°) Le liquidazioni finali delle provviste di nuovi rotabili vengono compilate, man mano che sono ultimati i contratti, dal Servizio VI, e comunicate da questo al Servizio Centrale II che le rivede, vi aggiunge la quota dell'1 ½ % sopracitata, e le trasmette all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile in Firenze.

Quest'ultimo Ufficio, con la scorta di tali documenti ed a norma dei criteri di cui al punto 3°), accredita con mandato d'ordine al conto Patrimonio dello Stato (attuale conto 1) l'ammontare da iscriversi in inventario, addebitandone il conto competente (ora conto 2), e procede quindi alle registrazioni inventariali di sua competenza.

5°) Le variazioni da apportarsi nell'inventario al valore iniziale dei rotabili sono esclusivamente quelle dipendenti da modificazioni, aggiunte o eliminazioni regolarmente approvate che ne abbiano fatto aumentare o diminuire il valore capitale. Le variazioni dei prezzi d'inventario possono dipendere anche da aggiunte o diminuzioni degli attrezzi ed oggetti in dotazione dei rotabili, secondochè sarà stabilito volta per volta all'atto dell'approvazione della spesa.

6°) Per le nuove costruzioni e per i lavori eseguiti in conto patrimoniale al materiale rotabile nelle Officine della Amministrazione ciascuna Officina deve, per la parte dei lavori che le sono stati affidati, compilare, ad opera ultimata, l'elenco *B* 68, in due esemplari da trasmettersi all'Ufficio centrale di Contabilità di Firenze il quale li porterà l'uno a credito del conto « Officine » e a debito del conto d'ordine della Direzione generale (attualmente 102), e l'altro con separato mandato a pareggio del conto d'ordine e a debito dei conti di competenza.

Per i lavori e per le provviste di attrezzi approvati in conto patrimoniale, ed eseguiti dai Depositi e dalle Squadre di Rialzo, l'elenco *B* 68 viene emesso dall'Ufficio 4° della rispettiva Direzione Compartimentale pure in duplice esemplare, uno per essere allegato alla propria Contabilità dell'Ufficio a debito del conto d'ordine della Direzione Generale (attuale 102) ed a credito dei conti competenti, l'altro per essere inviato all'Ufficio Centrale di contabilità di Firenze per la contabilizzazione, come per i lavori analoghi eseguiti dalle Officine.

Per le Officine come per i Depositi e Squadre, dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione in Ancona si dovrà seguire lo stesso procedimento.

L'Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale di Firenze in base ai documenti pervenutigli come sopra, compila le liquidazioni finali dei lavori a misura che sono ultimati, e le trasmette per la revisione e l'applicazione della relativa quota di spese generali, alla Ragioneria Compartimentale di Firenze

la quale a verifica ultimata, le invia all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile.

Quest'ultimo Ufficio, in analogia al procedimento seguito per le liquidazioni finali delle forniture di nuovo materiale, accredita al conto patrimoniale dello Stato l'ammontare del valore da iscriversi in aumento inventario, coi criterî di cui al punto 5°) addebitandone il conto competente 2.

7°) I libri inerenti alla tenuta dell' Inventario del Materiale Rotabile sono i seguenti:

a) *Giornale* (Mod. *L.* 449).

Sul giornale sono cronologicamente registrati tutti indistintamente gli elementi contabili che si riferiscono ad operazioni da trascriversi nell' inventario.

Sul giornale stesso sono quindi riportati tutti i dati relativi alle partite registrate, e cioè gli estremi del Mandato di ordine per l'addebito all' inventario, il numero del contratto d'acquisto per le nuove forniture e i dati dalle autorizzazioni per costruzioni e lavori eseguiti nelle officine.

b) *Libri d'inventario* (Mod. *L.* 450).

Avuto presente il bisogno di conoscere in qualunque tempo la quantità e la qualità del materiale rotabile inscritto in inventario, i libri relativi sono suddivisi per gruppi di rotabili secondo l'ordine crescente della numerazione.

Il Modulo adottato per ciascuna categoria di rotabili è di due facciate, sulla prima delle quali vengono registrati, per ogni singolo rotabile, gli elementi tecnici, e sulla seconda gli elementi contabili che ne determinano rispettivamente il tipo e il valore iniziale, colle successive varianti.

Nella prima facciata oltre agli elementi tecnici propriamente detti, e cioè ai dati caratteristici che determinano esattamente il tipo del rotabile, sono pure registrati gli apparecchi speciali di cui esso è munito, colle successive varianti, nonchè i dati di origine (ossia nome del costruttore e data di entrata in servizio, e, per i rotabili provenienti da altre Amministrazioni, anche i dati di *classificazione* all'epoca del loro passaggio alle ferrovie dello Stato).

Nell' inventario delle locomotive non sono però trascritti

i dati matricolari (visite, prove, percorrenze, riparazioni, ecc.), che sono già tenuti in evidenza dal ramo Trazione del Servizio X.

Nella seconda facciata, oltre al valore iniziale del rotabile formato come è detto al punto 3°), saranno pure trascritte tutte le successive variazioni che ne modifichino (come è accennato al punto 5°) il valore inventariale.

I moduli necessari per la tenuta del Giornale e dei libri d' inventario verranno stampati a cura dell' Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile di Firenze. Lo stesso Ufficio provvederà pure alla graduale formazione dei volumi d' inventario, da conservarsi in apposito locale ordinati e classificati con tutta la cura necessaria, avuto riguardo alla loro importanza e all'uso cui sono destinati.

8°) I rotabili devono essere iscritti in inventario a sola quantità, con tutti i dati caratteristici d'ordine tecnico, all'atto che vengono messi in circolazione dopo il collaudo. Il loro valore sarà registrato invece dopo l' ultimo pagamento a saldo, in base alla liquidazione definitiva delle singole forniture e con le avvertenze di cui all'art. 3.

9°) Il valore del Materiale Rotabile proveniente da altre Amministrazioni ferroviarie deve essere desunto dagli inventari contabili che alle medesime appartenevano, tenendo ben inteso conto delle spese incontrate per migliorie o modificazioni introdottevi durante la loro gestione.

Per il materiale rotabile non intieramente pagato alla cessazione dell'esercizio privato, il prezzo di acquisto è costituito dalla somma degli acconti corrisposti dalle precedenti Amministrazioni e dai successivi pagamenti di acconto e di saldo eseguiti in gestione di Stato.

Per questi ultimi rotabili, di cui non fosse ancora possibile determinare il valore inventariale, la registrazione sui libri d' inventario dovrà essere fatta e mantenuta a sole quantità, come è detto al punto 8°), fino a liquidazione definitiva della relativa fornitura.

10°) Le liquidazioni finali per le forniture, che si trovavano in corso di pagamento all'atto del passaggio delle fer-

rovie sotto la gestione di Stato, saranno comunicate all'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile, agli effetti delle operazioni inventariali, dal Servizio Centrale II, il quale si procurerà dal Servizio XIII gli elementi relativi ai pagamenti eseguiti sotto le gestioni sociali.

11°) La situazione contabile iniziale dell' Inventario del Materiale Rotabile al 1° luglio 1905 è rappresentata dal valore inventariale dei rotabili intieramente pagati dalle precedenti Amministrazioni alla data sopraindicata.

L' Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile dovrà pertanto, colla scorta degl' Inventari delle cessate Società, determinare tale situazione, che sarà il punto di partenza per l'apertura dell' Inventario di Stato e per le successive registrazioni sul libro Giornale e sui libri Inventari.

In base a tale situazione iniziale dovrà emettersi dall'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile di Firenze un mandato d'ordine a credito del conto patrimoniale dello Stato ed a debito del Conto 2 (Inventari), da trasmettersi al Servizio Centrale II per le operazioni di sua competenza.

12°) Nella situazione iniziale rimarrà compreso anche il valore dei rotabili, tuttora in circolazione alla cessazione delle gestioni sociali, stati precedentemente sostituiti in conto rinnovamento. Questi rotabili saranno per ora mantenuti in inventario, dovendo questo rappresentare la posizione effettiva del materiale in circolazione, salvo a radiarli quando per una causa qualsiasi essi cessassero di far parte del Parco Rotabili.

13°) Per tutto il materiale che alla scadenza delle convenzioni non era ancora interamente pagato, e che per conseguenza (a norma di quanto è detto al punto 8°) si trovasse iscritto negli Inventari sociali a sole quantità, verrà compilata una semplice situazione numerica, da tenere in evidenza per accertare in seguito che le relative operazioni contabili di carico all' inventario siano a suo tempo integralmente eseguite.

14°) Per quanto riguarda il materiale rotabile proveniente dalle Società delle Ferrovie Meridionali, l'iscrizione sull'inventario dovrà essere eseguita alla data 1° luglio 1906, in analogia

al procedimento eseguito per il materiale proveniente dalle altre Amministrazioni.

15°) Quando un rotabile venga completamente trasformato, o vi si introducano modificazioni tali da determinarne il passaggio in altra categoria, il rotabile originale deve essere radiato dall'inventario per far luogo all'inscrizione del rotabile della nuova categoria cui viene passato.

16°) I rotabili che per una causa qualsiasi furono o saranno definitivamente tolti dalla circolazione, per essere demoliti o comunque alienati, devono essere eliminati dall'inventario, al quale effetto l'Ufficio Studi e Collaudi del Materiale Rotabile, dopo averne eseguita la radiazione dai libri, emetterà un mandato d'ordine col quale accrediterà il conto 2 del corrispondente valore inventariale, addebitandone il conto 1 (Patrimonio dello Stato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 91.

(Servizio VI)

Somministrazione di cappelli di paglia.
(Vedi Ordine di Servizio N. 33-1907)

In applicazione della tabella *B* del regolamento vestiario, nella quale sono specificate le qualifiche degli agenti ai quali possono somministrarsi i cappelli di paglia con o senza il contributo dell'Amministrazione, si partecipa che le richieste in conformità dell' annessa tabella devono indirizzarsi ai magazzini vestiario di Torino pei Compartimenti di Torino, Genova, Milano e Venezia, al magazzino vestiario di Firenze pei Compartimenti di Firenze ed Ancona (linee ex Meridionali), al

magazzino di Roma pei compartimenti di Roma e Napoli ed al magazzino di Palermo pel Compartimento della Sicilia.

Le richieste dovranno compilarsi sui moduli *B* 81 ed è ammesso che uno stesso modulo *B* 81 possa servire per richieste collettive di agenti di uno stesso Servizio e residenti in una stessa stazione ovvero in uno stesso tronco di linea se del mantenimento. Nelle richieste collettive sulla *B* 81 sarà indicato il nome del primo richiedente con l'aggiunta della frase *ed altri,* e del numero dei cappelli; vi sarà allegata una distinta in doppio esemplare contenente i nomi di tutti i richiedenti con l'indicazione delle rispettive qualifiche e dei numeri di matricola, del tipo di cappello richiesto e della circonferenza della testa.

Il prezzo del cappello tipo borghese compreso il nastro, è di L. 1,10; quello del cappello ad elmo è di L. 0,90. I nastri devono adattarsi al cappello a cura degli interessati.

Gli uffici di Sezione del Mantenimento e della Trazione e quelli del Movimento e Traffico possono rivolgere ai Magazzini vestiario una richiesta *B*-82 collettiva pei soli nastri, che al personale si cedono al prezzo di L. 0,10 ciascuno e senza contributo dell'Amministrazione. I Magazzini faranno l' addebito complessivo all' Ufficio richiedente, salvo a questo di ripartirne il carico integrale ai singoli richiedenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Cappelli di paglia, nastri e distintivi

Grado degli Agenti	QUALIFICHE	Tipo del cappello	Numero dei galloncini	Colore dei galloncini e del trofeo	Descrizione del trofeo
	QUADRO I. *Magazzini e depositi combustibili.*				Ruota alata con le lettere F. S. ai lati
14	Capi squadra	borghese	2	rosso	
16	Manovali.	»	—	»	
	QUADRO II. *Sorveglianza e lavori.*				Piccone, badile e trivella in croce con le lettere F. S. ai lati
12	Sorveglianti della linea.	borghese	2	bianco	
13	Sotto capi squadra operai.	»	2	rosso	
14	Capi squadra cantonieri	»	2	»	
15	Deviatori.	»	1	»	
16	Cantonieri — Guardiani — Guardiani cantonieri e Manovali	»	—	»	
	QUADRO III. *Trazione.*				Locomotiva con le lettere F. S. ai lati
15	Deviatori (addetti solamente ai deviatoi).	borghese	1	rosso	
»	Deviatori (addetti anche alle manovre)	elmetto	1	»	
»	Manovratori d'officina	»	1	»	

Grado degli Agenti	QUALIFICHE	Tipo del cappello	Numero dei galloncini	Colore dei galloncini e del trofeo	Descrizione del trofeo
	QUADRO IV.				
	Stazioni, gestione e treni.				
12	Capi deviatori	borghese	2	bianco	Ruota alata con le lettere F. S. ai lati.
»	Capi manovra	elmetto	2	»	
14	Capi squadra deviatori	borghese	2	rosso	
»	Capi squadra manovratori.	elmetto	2	»	
15	Deviatori (addetti solamente ai deviatoi)	borghese	1	»	
»	Deviatori (addetti anche alle manovre)	elmetto	1	»	
»	Manovratori.	»	1	»	
16	Manovali (esclusivi)	borghese	—	»	
»	Manovali (funzionanti da deviatori ed addetti anche alle manovre) .	elmetto	—	»	
»	Manovali (addetti alle manovre) . .	»	—	»	
»	Manovali (non addetti alle manovre).	borghese	—	»	
»	Guarda-barriere (uomini)	»	—	»	

Ordine di Servizio N. 92.

(SERVIZIO VIII).

Concessione speciale C.
(Vedi Ordine di Servizio N. 82-1907).

Con riferimento al punto II dell' Ordine di Servizio N. 82-1907, col quale è stato disposto che gli impiegati dello Stato possono fruire della concessione speciale *C* anche nei casi di missione o di trasferimento con indennità, si avverte che, in quest'ultimo caso, la riduzione di tariffa compete anche alle famiglie degli impiegati predetti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 93.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero.
(Ordine di Servizio N. 88-1908).

A cominciare dal 1° aprile 1908 la stazione di St. Fiden è stata ammessa alla tariffa eccezionale svizzera n. 7 P. V. per trasporti di petrolio, coll' applicazione dei seguenti prezzi per quintale.

		Tariffa eccezionale N. 7
St. Fiden	Chiasso	2.75 1.56 (1)
	Pino	2.53

(1) *Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in provenienza da Venezia marittima.*

Il nome della stazione di St. Fiden dovrà pertanto essere annotato colle relative indicazioni a pag. 394 del 15° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera.

Siccome poi il menzionato prezzo di 1.56 è applicabile in combinazione coll' altro prezzo speciale di L. 1.054 del percorso Venezia marittima-Chiasso, attivatosi col 16° Supplemento, si dovrà, nella tariffa eccezionale N. 17 pag. 280, completare la relativa nota (2) inserendovi il nome della citata stazione di St. Fiden.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 94.

(Servizio VIII)

Concessione speciale XIV.
(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1905).

Nell' elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV (Ordine di Servizio N. 8-1905) devesi aggiungere, nel posto indicato dall' ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Società Ginnastica « Giuseppe Garibaldi » . . .	Fiorenzuola d'Arda

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 95.

(Servizio IV)

Nuova numerazione matricolare.

Si porta a conoscenza del personale che si è proceduto alla nuova numerazione matricolare per gli agenti passati alle Ferrovie dello Stato il 1° luglio 1905, o successivamente.

Si è pertanto compilato apposito elenco e in base ad esso dovranno i Servizi Centrali e le Direzioni Compartimentali praticare le conseguenti variazioni sui fogli matricolari e nelle posizioni individuali degli agenti alla propria dipendenza e fare agli agenti medesimi le opportune comunicazioni.

In tutti i documenti amministrativi e contabili dovrà figurare il nuovo numero a cominciare dal 1 luglio 1908.

Per gli agenti ai quali venne assegnato dalle Ferrovie dello Stato numero di matricola superiore al 100,000 rimane ferma l' attuale numerazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 96.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa locale N. 304 P. V.

Col 16 aprile 1908 verranno ammessi a fruire della tariffa locale N. 304 P. V. i trasporti da Como a Bari, Napoli e Caserta, e viceversa, coll' applicazione dei seguenti prezzi per tonnellata:

	Bari	Napoli e Caserta
Serie A	L. 66.52	L. 58.16
» B	» 62,18	» 55.82

	Napoli
» C (a)	» 58.16
» C (b)	» 55.82

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 97.

(SERVIZIO VII)

Norme per la contabilizzazione e la liquidazione delle provviste e dei lavori relativi agli impianti elettrici e d'illuminazione eseguiti, in Conto Patrimoniale od in Conto Migliorie, dal Servizio VII e dagli uffici 3ⁱ delle Direzioni Compartimentali.

Per la contabilizzazione e per la liquidazione delle provviste e dei lavori relativi agli impianti elettrici e d'illuminazione eseguiti in Conto Patrimoniale od in Conto Migliorie dal Servizio VII e dagli uffici 3ⁱ delle Direzioni Compartimentali, saranno da osservarsi le seguenti norme:

CONTABILIZZAZIONE DELLE SPESE.

Tutte le spese sostenute per lavori in Conto Patrimoniale, compresa la parte che riflette la fornitura di oggetti in aumento inventario, dovranno essere imputate al Capo I, Titolo 6°: *Lavori in conto capitale, per completamento ed assetto delle linee*, le spese in Conto Migliorie dovranno invece essere imputate al Capo IV, Titolo 36, VII, *Lavori di miglioramento agli impianti elettrici e d'illuminazione.*

Dall' inizio di ciascun lavoro, l' Ufficio 3° (Riparto Tecnico) dovrà tener nota delle spese per esso sostenute, man mano che si contabilizzano, servendosi all' uopo del Partitario (mod. *B*-120), sul quale andranno pertanto riportate:

a) *Per la parte dei lavori in economia*:

1° le spese di personale (compreso quello avventizio) computate in base alle prestazioni risultanti dagli estratti dei ruoli paga (mod. *B*-17) e dalle distinte di trasferta (mod. *D*-120), per il personale stabile e di carriera, e dal mod. *B*-94 per gli avventizi;

2° le spese dei materiali prelevati dai magazzini, materiali che in questi casi dovranno essere richiesti col mod. *F*-19 e

forniti col mod. *F*-20, tanto se si tratta di oggetti di consumo che di oggetti da inventariarsi;

3° le spese per materiali ed oggetti acquistati direttamente, le cui fatture sono state comprese nei mandati di pagamento mod. *B*-14;

4° le spese di trasporto di materiali calcolate in base alle norme in vigore.

b) *Per la parte dei lavori in appalto*:

5° le spese di materiali e di mano d'opera pagate a tariffa od a contratto in base alle situazioni provvisorie e finali mod. *B*-65.

Tutta la contabilità inerente a questi lavori, sarà di competenza dell' ufficio 3° (riparto tecnico); ed i relativi documenti dovranno portare l'indicazione del lavoro e gli estremi della sua approvazione; i mandati per pagamento di lavori di appalto, dovranno inoltre portare il riferimento del contratto capitolato o della lettera d'obbligo.

Liquidazione dei lavori.

La liquidazione finale, da compilarsi sul modulo *B* 141, in triplo esemplare, con le modalità prescritte dall'Istruzione N. 2-1906 dovrà dall' Ufficio 3° (Riparto Tecnico) essere trasmessa al Servizio Centrale VII pel tramite dell'Ufficio 2° (Ragioneria) pel visto e per l'inoltro al Sig. Direttore Generale allo scopo di regolarizzare le eventuali differenze in più od in meno delle spese incontrate in confronto al preventivo approvato.

Alla liquidazione finale dovranno essere allegati:

1° L'eventuale memoria giustificativa delle spese incontrate in più od in meno in confronto alla spesa approvata;

2° La copia del partitario;

3° L' elenco degli oggetti da inscriversi nell'inventario coi relativi prezzi, vidimato dal consegnatario degli oggetti stessi.

In base a detto elenco la Ragioneria dovrà provvedere all' inscrizione in inventario degli oggetti ed alla relativa ope-

razione contabile di accredito al Conto I – Patrimonio dello Stato, e di addebito al Conto II – Materiali d'inventario;

4° La copia del verbale di collaudo.

Per la compilazione del verbale di collaudo, come per quello di ultimazione dei lavori (salvo non sia diversamente disposto dal Contratto Capitolato, nel caso di lavori dati in appalto) si seguiranno le norme del Capitolato Generale Amministrativo di appalto, (approvato dal Comitato di Amministrazione il 26 e 27 luglio 1906) e del Regolamento per l'aggiudicazione e la gestione delle opere che si eseguiscono dalle Ferrovie dello Stato (26 e 27 luglio 1906). Il collaudo dei lavori il cui importo complersivo superi le L. 10,000 dovrà, come di regola, farsi col concorso di un Rappresentante del Servizio Centrale VII.

Per i progetti che riguardano lavori di spettanza di diversi Uffici, la liquidazione finale verrà compilata dall'Ufficio che presentò il progetto all'approvazione.

Ad esso Ufficio, gli altri dovranno pertanto addebitare tutte le spese incontrate per i lavori di propria competenza.

La liquidazione finale dei citati lavori, da compilarsi colle modalità sovraindicate, dovrà, col tramite dell'Ufficio 2° (Ragioneria) essere inviata al Servizio Centrale cui venne presentato il progetto, per le ulteriori pratiche di definitiva approvazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 61.

(Servizio VIII)

Congresso agrario nazionale in Siena

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 aprile all'8 maggio 1908.
Ritorno: dal 3 maggio al 20 detto.

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Circolare N. 62.

(Servizio VIII)

Esposizione Nazionale di Arte sacra moderna in Venezia.

In occasione della Esposizione sovraindicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti, i ribassi stabiliti dalla concessione speciale prima sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Viaggi degli espositori e giurati.

Andata e *ritorno*: dal 15 aprile 1908 al 15 gennaio 1909.

Spedizioni degli oggetti.

Andata: dal 15 aprile al 31 luglio 1908.
Ritorno: dal 30 giugno 1908 al 15 gennaio 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 16.

18 APRILE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, gennaio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Errata-Corrige.

Istruzione N. 3. (Boll. 9) — A pag. 140 riga 21 invece di *dalla* Banca, leggasi: *della* Banca; e nella riga seguente si apponga una « , » dopo la parola « raccomandata ».

Decreto ministeriale 29 *febbraio* 1908, *che approva le unite « Norme e condizioni per le prove e per l'accettazione dei materiali ferrosi »* (1).

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il decreto ministeriale 10 gennaio 1907, col quale furono approvate le norme relative alle forniture delle calci e dei cementi da impiegarsi nelle opere publiche dipendenti da questo Ministero;

Ritenuta la necessità di stabilire altresì i requisiti essenziali cui debbono soddisfare i materiali ferrosi da impiegare nella esecuzione di tali opere, nonchè le norme da seguire nelle prove e negli assaggi dei materiali medesimi;

Viste le norme generali di prova dei materiali ferrosi proposte dal V Congresso dell'Associazione italiana per gli studi sui materiali da costruzione, tenuto in Roma nel 1907;

Viste le proposte presentate con relazione 10 gennaio u. s. dalla Commissione istituita con decreto ministeriale 22 febbraio 1905 per lo studio delle norme e del controllo scientifico sui materiali da costruzione;

Sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici;

Ritenuto che le dette proposte, aventi applicazione speciale alle costruzioni ordinarie più usuali, valgono a disciplinare attualmente e nel miglior modo possibile l'esame e l'accettazione dei materiali ferrosi, senza pregiudizio delle modificazioni che potranno in seguito venir suggerite dagli studi tecnico-scientifici in corso;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, numero 63, del 16 marzo 1908.

Decreta:

Art. 1.

Sono approvate le allegate « Norme e condizioni per le prove e per l'accettazione dei materiali ferrosi » (1).

Art 2.

Nelle costruzioni di ponti, tettoie, pensiline, serbatoi, condotte di acqua e simili, nelle forniture e nell'impiego di fili e cavi metallici, nonchè nei fabbricati e nelle opere edilizie in genere, dipendenti dal Ministero dei Lavori pubblici, o dal medesimo concesse o sussidiate, l'osservanza delle norme e condizioni allegate è obbligatoria, e come tale dovrà essere prescritta nei relativi capitolati d'appalto, i quali d'ora innanzi non conterranno più per i ferri, gli acciai e le ghise l'indicazione tassativa nè delle officine produttici, nè dei luoghi di provenienza.

Art. 3.

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alle presenti norme e condizioni, o diverse dalle medesime.

Roma, addì 29 febbraio 1908.

Pel Ministro
DARI.

---

(1) Le norme, stampate in opuscoli separati, saranno distribuite agli uffici interessati a cura del Servizio I.

DECRETO REALE *n.* **110** *del* **12** *marzo* **1908,** *che stabilisce il numero e le norme per le Direzioni Compartimentali delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le Direzioni compartimentali di esercizio alla dipendenza della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, istituite con l'art. 11 delle legge 7 luglio 1907, n. 429, sono in numero di dieci, con le sedi e le circoscrizioni seguenti:

1. *Torino* — Linee da Torino facenti capo a Torre Pellice e Barge, a Vievola, ad Ormea, per San Giuseppe a Savona, ad Acqui, ad Alessandria (bivio Bormida), al bivio Gravellone (escluso), a Milano San Cristoforo (esclusa), a Rho (esclusa), per Borgomanero ad Arona (esclusa), per Gozzano a Domodossola (esclusa), a Varallo, ad Aosta, a Susa, a Modane e linee intermedie.

2. *Milano* — Linee da Milano facenti capo a Domodossola (per Arona), a Luino, per Oleggio al bivio Vignale (esclusa), a Varese, a Chiasso, a Chiavenna, a Sondrio, a Paratico, a Verona

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* numero 87, del 13 aprile 1908.

P. Nuova (esclusa), a Mantova (esclusa), per Piadena e per Piacenza a Parma (esclusa) e linee intermedie.

3. *Venezia* — Linee da Venezia facenti capo a Verona, ad Ala, a Schio, a Bassano, a Belluno, a Spilimbergo, a Pontebba, a Cormons a Portogruaro, a Chioggia, a Bologna (esclusa), per Mantova, a Modena (esclusa) e linee intermedie.

4. *Genova* — Linee da Genova facenti capo a Ventimiglia (Savona esclusa), ad Acqui (esclusa), ad Alessandria bivio Bormida (escluso), a Cava Carbonara (esclusa), a Rogoredo (esclusa), per Pavia a Casalpusterlengo (escluso), a Piacenza (esclusa), a Spezia (esclusa) e linee intermedie.

5. *Firenze* — Linee da Firenze facenti capo a Spezia, per Borgotaro e per Bologna a Parma, a Poggio Rusco per Marradi a Faenza (esclusa), per Arezzo e per Siena a Chiusi, a Grosseto, a Piombino, a Livorno e linee intermedie.

6. *Ancona* — Linee da Ancona facenti capo a Ferrara (esclusa), a Bologna (esclusa), ad Urbino, a Terontola (esclusa) per Terni a Sulmona (esclusa), a Foggia (esclusa) e linee intermedie.

7. *Roma* — Linee da Roma facenti capo a Grosseto (esclusa), a Chiusi (esclusa), per Attigliano a Viterbo, a Terni (esclusa), a Pescara (esclusa), per Sulmona e Carpinone a Caianello (esclusa), a Cassino, a Terracina, a Fiumicino, a Ladispoli e linee intermedie.

8. *Napoli* — Linee da Napoli facenti capo a Gaeta, a Cassino (escluso), per bivio Bosco Redole a Carpinone (esclusa), a Termoli (esclusa), a Lucera, a Foggia, a Manfredonia, a Margherita di Savoia, ad Otranto, a Gallipoli, a Metaponto, a Lagonegro, a Battipaglia, a Gragnano e linee intermedie.

9. *Reggio Calabria* — Reggio-Battipaglia (esclusa), Reggio-Metaponto (esclusa), Sibari-Pietrafitta e Catanzaro Marina-Sant'Eufemia.

10. *Palermo* — Linee della Sicilia e navigazione dello stretto.

Ove sia riconosciuto necessario, per il migliore andamento del servizio, la giurisdizione di una Direzione compartimentale potrà estendersi eccezionalmente per qualche ramo

di servizio o temporaneamente a tratti di linea delle Direzioni compartimentali confinanti.

In via transitoria, e fino a che non sia provveduto altrimenti per il loro esercizio, le seguenti linee concesse a privati saranno aggregate:

a) la linea Varese-Porto Ceresio alla Direzione compartimentale di Milano (1);

b) la linea Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione; la Roma-Albano e la Albano-Anzio-Nettuno alla Direzione compartimentale di Roma (1);

c) la linea Cerignola-Cerignola città alla Direzione compartimentale di Napoli.

Art. 2.

In ogni Direzione compartimentale sono istituite le seguenti divisioni:

1° movimento e traffico;

2° trazione (a vapore ed elettrica) e materiale rotabile;

3° mantenimento e sorveglianza.

Sono pure istituiti in ogni Direzione compartimentale un ufficio di ragioneria, un ufficio legale ed un ufficio sanitario.

Alle grandi riparazioni del materiale rotabile provvedono le officine, la quali possono essere alla dipendenza del servizio centrale della trazione e del materiale rotabile o della divisione 2ª compartimentale.

Art. 3.

Alla dipendenza delle tre divisioni possono essere istituite sezioni e riparti distaccati.

Il numero, la sede e la circoscrizione delle sezioni e dei riparti sono stabiliti dal Consiglio d'amministrazione.

E' istituita a Messina una sezione speciale pel servizio di navigazione dello stretto, alla dipendenza della divisione del movimento della Direzione compartimentale di Palermo.

---

(1) Dal 1° aprile 1908 l'esercizio di queste linee è Stato assunto dalle rispettive Società concessionarie.

Art. 4.

Le divisioni e gli uffici delle Direzioni compartimentali dipendono direttamente dai rispettivi servizi centrali componenti la Direzione generale.

Alle Direzioni compartimentali sono preposti funzionari col titolo di Capo compartimento.

Il Capo compartimento è alla immediata dipendenza del direttore generale.

Esso presiede il Comitato di esercizio del quale fanno parte permanente i Capi delle tre divisioni, col concorso eventuale, ove occorra, a giudizio del Capo compartimento, dei Capi degli uffici compartimentali.

Spetta al Capo del compartimento di vigilare sul funzionamento delle divisioni e degli uffici compartimentali, di coordinarne le iniziative e l'azione e di esercitare personalmente, od a mezzo del Comitato di esercizio, determinate facoltà che sono affidate alle Direzioni compartimentali ed interessano più rami del servizio.

Art. 5.

I Capi compartimento saranno di primo e di secondo grado, inscritti rispettivamente ai nn. 1 e 2 della tabella organica approvata col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.

Art. 6.

Dal Consiglio d'amministrazione saranno stabilite le norme per l'esplicazione delle attribuzioni e facoltà rispettive del Capo compartimento, del Comitato di esercizio, delle divisioni e degli uffici compartimentali.

Analogamente verranno stabiliti il modo e la data del passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento.

Art. 7.

Sono abrogate le disposizioni del R. decreto n. 259, del 15 giugno 1905, in quanto siano contrarie a quelle degli articoli precedenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 marzo 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

QUADRO I. – Direzione Generale – Servizi Centrali – Uffici delle Direzioni Comp.li – Uffici distaccati – Magazzini.

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL' UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	8
Agenti del quadro I della tabella organica, esclusi i seguenti:	—	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Purchè l'acutezza visiva di 1 occhio non sia inferiore a $\frac{5}{10}$
Allievi ispettori. . .	m. 1,52	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Applicati.	» 1,52	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Disegnatori	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Aiutanti applicati . .	» 1,52	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Aiutanti disegnatori.	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Operai.	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Aiutanti operai . . .	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Manovali	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con +2 D −5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Dattilografe . . . . Scrivane.	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con	—	—	—	—	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	—	1 anche da un solo orecchio	

Roma, aprile 1908 - Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

QUADRO II. – Sorveglianza e Lavori.

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Assistenti dei lavori	m. 1,55	$\frac{16}{10}$ comp. oppure $\frac{10}{10}$ p. occ.	senza con $\pm$ 3 D	normale normale	normale normale	$\frac{14}{10}$ comp.	con + 2 D — 5 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con + 3 D — 5 D	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi squadra operai.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con + 3 D — 5 D	—	—								
Capi squadra operai manutenzione (A).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi squadra tecnici (M).	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
* Sorveglianti della linea.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Fuochisti C. M. V. .	—	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Fuochisti C. V. . . .	—	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Sotto capi squadra operai.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con + 3 D — 5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
* Capi squadra cantonieri.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{16}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Operai.	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con + 2 D — 5 D	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con + 2 D — 5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.

Segue **Quadro II.**

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aiutanti operai . . .	m. 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $\begin{matrix}+2\ D\\-5\ D\end{matrix}$	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $\begin{matrix}+2\ D\\-5\ D\end{matrix}$	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.
* Deviatori.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 per orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	
* Cantonieri	» 1,55	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp. (*)	senza	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 per orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	(*) Per i cantonieri addetti esclusivamente alla mano d'opera sarà sufficiente raggiungere 12/10 con lenti di + 2 D o — 5 D ed avere la percezione uditiva ad un metro di distanza anche da un solo orecchio.
* Guardiani	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 per orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	
* Guardiani cantonieri.	» 1,55	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 per orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	
Manovali	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $\begin{matrix}+2\ D\\-5\ D\end{matrix}$	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $\begin{matrix}+2\ D\\-5\ D\end{matrix}$	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.
* Guardabarriere (donne). (2)	—	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	—	4 per orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecchio non inferiore	(2) È esclusa la visita somatica. Se assunte al 45° anno di età o dopo, basta che posseggano i requisiti fisici stabiliti per la visita di revisione.

QUADRO III. — Depositi della trazione - Officine del materiale mobile, dei depositi della trazione, del materiale fisso - Squadre di rialzo - Squadre ponti in ferro.

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA														ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Capi d'arte d'officina di manutenzione (A)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	—	1 anche da un solo orecchio	
Capi deposito . . .	m. 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con $\frac{+3\ D}{-5\ D}$	non debole rosso e verde	non ristretto	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	
Sotto capi depos. (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Applicati ed Aiutanti applicati.	» 1,52	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $\frac{+2\ D}{-5\ D}$	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $\frac{+2\ D}{-5\ D}$	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.
Commessi d'offic. (M) Contabili (M). . . . Guarda depositi (M) .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Capi tecnici	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $\frac{+3\ D}{-5\ D}$	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Sotto capi officine (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Capi d'arte (M). . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Capi verificatori . . Capi squadra operai	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $\frac{+3\ D}{-5\ D}$	non debole rosso e verde	non ristretto	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi squadra accenditori e manovali.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con $\frac{+3\ D}{-5\ D}$	non debole rosso e verde	non ristretto	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso cromatico	campo visivo	Acutezza		senso cromatico	campo visivo	Acutezza		senso cromatico	campo visivo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti			Grado	Correz. lenti			Grado	Correz. lenti						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	13
Capi squadra guardiani d'officina.	m. 1,55	—	—	—	—	14/10 comp.	con	—	—	10/10 comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi squadra manovali. / Capi squadra manovratori d'officina .	» 1,55	—	—	—	—	14/10 comp.	senza	non debole rosso e verde	normale	10/10 comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
* Macchinisti. . . .	» 1,60	—	—	—	—	18/10 comp.	senza	normale	normale	14/10 comp. 12/10 comp. (+)	senza senza	normale normale	normale normale	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non min. di 2 m.	(+) Se addetti alle sole manovre.
* Fuochisti	» 1,60	10/10 p. occ.	senza	normale	normale	18/10 comp.	senza	normale	normale	14/10 comp. 12/10 comp. (+)	senza senza	normale normale	normale normale	8 p. orecc.	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non min. di 2 m.	(+) Se addetti alle sole manovre.
Fuochisti C. M. V. .	—	—	—	—	—												
Fuochisti C. V. . . .	—	—	—	—	—	14/10 comp.	con	—	—	10/10 comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Guardaportoni . . .	» 1,55	—	—	—	—	14/10 comp.	con	—	—	10/10 comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
* Verificatori. . . .	» 1,55	16/10 comp.	senza	normale	normale	14/10 comp.	senza	normale	normale	12/10 comp.	senza	non debole rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Operai.	» 1,55	14/10 comp.	senza	normale	normale	—	—	—	—								
Elettricisti (M) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10/10 comp.	con	—	—	4 per orecchio (**)	—	1 anche da un solo orecchio	(**) Per quelli di mestiere calderaio è sufficiente acutezza uditiva di 2 metri per orecchio.

Segue **Quadro III.**

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
* Accenditori. . . .	m. 1,55	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	$\frac{16}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Fuochisti A. L. (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
* Deviatori.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Guardiani d'officina .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (1)	con $+ 2$ D $- 5$ D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.
Manovratori d'officina	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Untori	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Manovali	» 1,55	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	—	—	—	—	$\frac{16}{10}$ comp.	con	—	—	8 p. orecc.	—	1 anche da un solo orecchio	
Pulitori (A. S.) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Manovali d'officina .	» 1,55	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	—	—		—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	8 p. orecc.	—	1 anche da un solo orecchio	

QUADRO IV. – Stazioni – Gestioni e treni.

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL' UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	13
* Capi stazione. . .	m. 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con ± 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con ± 3 D	normale rosso e verde	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	(1) Se addetti al movimento: per quelli non addetti al movimento si richiedono i requisiti indicati nel quadro I pel personale d'ufficio.
Capi gestione. . . .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con + 2 D − 5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi gest. di 2° gr. (S)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
* Applicati princip. (1)	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp	con ± 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con ± 3 D	normale rosso e verde	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi condutt. princip.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con ± 2 D	normale	normale	$\frac{10}{10}$ comp.	con	non debole	non ristretto	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi telegrafisti. . .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con + 2 D − 5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con + 3 D − 5 D	—	—	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi tecnici d'officina telegrafica.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con + 2 D − 5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
* Applicati (1) . . .	» 1,55	$\frac{16}{10}$ comp. oppure $\frac{10}{10}$ p. occ.	senza / con ± 3 D	normale / normale	normale / normale	$\frac{14}{10}$ comp.	con ± 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con ± 3 D	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
Impiegati (M) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
* Capi fermata (1) .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con ± 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con ± 3 D	normale rosso e verde	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	

Segue **Quadro IV.**

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All'assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	13
Controllori viaggianti	m. 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $\pm$ 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con $\pm$ 3 D	non debole	non ristretto	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Aiutanti applicati (1)	» 1,55	$\frac{16}{10}$ comp. oppure $\frac{10}{10}$ p.occh.	senza con $\pm$ 3 D	normale normale	normale normale	$\frac{14}{10}$ comp.	con $\pm$ 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp,	con $\pm$ 3 D	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	1 anche da un solo orecchio	
* Capi conduttori. .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Capi deviatori . .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	normale	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Capi manovra . .	» 1,52	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	normale	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
Capi squadra operai	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $+$ 3 D $-$ 5 D	—	—								
Capi sq. tecnici (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Sorveglianti tecn. (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Guarda magazzino .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $+$ 2 D $-$ 5 D	—	—								
Assist. alle merci (A)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	2 p. orecc. oppure 4 comp., purchè da un orecc. non	

Segue **Quadro IV.**

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL' UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
* Guidat. dirig. T. E.	m. 1,55	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	non ristretto	8 p. orecc.	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc., oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Macchinista T. E.	» 1,55	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	non ristretto	8 p. orecc.	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc., oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Capi frenatori. . .	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{16}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc., oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
Conduttori	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $\pm$ 2 D	normale	normale	$\frac{12}{10}$ comp.	con	—	—	—	10 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 3 m.	4 p. orecc., oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
Fuochisti C. M. V. .	—	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiere a 2 m.	1 anche da un solo orecchio	
Fuochisti C. V. . . .	—	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	1 anche da un solo orecchio	
Sotto capi squadra operai.	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con $+$ 3 D $-$ 5 D	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	
Capi squad. alle merci	» 1,55	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	con	non debolissimo	non ristretto								
Assistenti (M). . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$\frac{10}{10}$ comp.	con	—	—	—	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	2 p. orecc., oppure 4 comp., purchè da un orecc. non inf. ad 1 m.	
Guardamerci (A.S.) .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								

Segue **Quadro IV.**

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL' UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso cromatico	campo visivo	Acutezza		senso cromatico	campo visivo	Acutezza		senso cromatico	campo visivo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti			Grado	Correz. lenti			Grado	Correz. lenti						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
* Capi squadra deviatori.	m. 1,55	—	—	—	—	16/10 comp.	senza	normale	normale	14/10 comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Capi squadra manovratori.	» 1,52	—	—	—	—	16/10 comp.	senza	normale	normale	14/10 comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Guardafreni . . .	» 1,65	10/10 p. occ.	senza	normale	normale	18/10 comp.	senza	normale	normale	14/10 comp.	senza	normale	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
Allievi conduttori (S)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Guardie di stazione .	» 1,55	14/10 comp.	con ± 2 D	non debole ross. e ver.	non ristr.	14/10 comp.	con + 2 D − 5 D	non debole ross. e ver.	non ristr.	10/10 comp.	con	—	—	4 p. orecc.	8 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 2 m.	2 p. orecc. oppure 4 comp., purchè da un orecc. non inf. ad 1 m.	
Operai.	» 1,55	14/10 comp. (†)	con + 2 D − 5 D	—	—	14/10 comp. (†)	con + 2 D − 5 D	—	—	10/10 comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(†) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.
Operai meccanici (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Sorv. del telegr. (A).	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Guardafili (M) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Illuminatori lamp. (M)	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Lumai (A.S.) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Aiutanti operai. . .	» 1,55	14/10 comp. (†)	con + 2 D − 5 D	—	—	14/10 comp. (†)	con + 2 D − 5 D	—	—	10/10 comp.	con	—	—	4 p. orecc.	4 comp., purchè da un orecchio non inferiore ad 1 m.	1 anche da un solo orecchio	(†) Purchè l'acutezza visiva di un occhio non sia inferiore a 5/10.

Segue **Quadro IV.**

QUALIFICHE	Statura minima	ORGANO DELLA VISTA												ORGANO DELL'UDITO			ANNOTAZIONI
		All' assunzione				All'assegnazione alle funzioni				Alla revisione				Alla assunzione	All'assegnazione alle funzioni	Alla revisione	
		Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Acutezza		senso	campo	Percezione della voce afona alla distanza di m.			
		Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo	Grado	Correz. lenti	cromatico	visivo				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
* Deviatori	m. 1,55	—	—	—	—	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Frenatori	» 1,65	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale	non ristretto	8 p. orecc.	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	
* Manovratori . . .	» 1,52 (1)	—	—	—	—	$\frac{18}{10}$ comp.	senza	normale	normale	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	—	12 comp., purchè da un orecchio non inferiore a 4 m.	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	(1) Non superiore a m. 1.70.
Manovali	» 1,55 (2)	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp. (3)	senza	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	—	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	(2) Basta la statura di m. 1.52 per i manovali assunti per le funzioni di manovratori, i quali non devono avere statura super. a m. 1.70. (3) Per i manovali addetti esclusivamente a mansioni di fatica, di pulizia, di guardia ai cancelli e simili basta acutezza visiva di 10/10 comp. con correzione di lenti.
* Guardabarriere donne (4).	—	$\frac{10}{10}$ p. occ.	senza	normale	normale	—	—	—	—	$\frac{14}{10}$ comp.	senza	normale rosso e verde	non ristretto	8 p. orecc.	—	4 p. orecc. oppure 8 comp., purchè da un orecc. non inf. a 2 m.	(4) Se assunte al 45° anno di età o dopo basta che posseggano i requisiti fisici stabiliti per la visita di revisione. E' esclusa la visita somatica.
Guardabarriere uomini (M).	—	—	—	—	—	—	—	—	—								

Ordine Generale N. 10.

(SERVIZI IV E V)

Visite mediche di ammissione in servizio, di assegnazione ad altre funzioni e di revisione.

(Vedi Ordine Generale N. 26-1905)

Art. 1° — VISITE D' AMMISSIONE.

Gli agenti da ammettersi in servizio devono essere di sana costituzione, scevri da imperfezioni organiche, avere gli organi degli apparati visivo ed uditivo sani ed immuni da qualsiasi alterazione derivante da pregresse malattie ed avere la robustezza e le attitudini fisiche necessarie a disimpegnare le mansioni inerenti al posto cui aspirano.

La statura e le condizioni visive ed uditive richieste per l'ammissione in servizio sono indicate nelle apposite colonne (2, 3 - 6 e 15) degli annessi quadri.

Qualora eccezionalmente si ammettano in servizio agenti con qualifiche per le quali non sono stati indicati appositi requisiti di vista e di udito per l'assunzione, si applicheranno per tale riguardo i limiti stabiliti per le visite di cui all' art. 2° (colonne 7-10 e 16 degli annessi quadri).

La visita di ammissione deve essere eseguita da un Ispettore sanitario col concorso di altro medico dell' Amministrazione.

Tale visita deve effettuarsi per tutti gli agenti destinati ad essere ammessi nel personale in prova, o chiamati in servizio come avventizi per funzioni continuative. Per questi ultimi non sarà necessario ripeterla al loro passaggio in prova, quando non sia trascorso un periodo di 3 anni dalla prima visita e non sorga dubbio che le loro facoltà fisiche siano minorate.

Art. 2° — VISITE PER ASSEGNAZIONE AD ALTRE FUNZIONI.

Gli agenti già in servizio da assegnarsi a funzioni per le quali siano richiesti maggiori requisiti fisici o che, avendo qua-

lifiche non controsegnate da asterisco negli annessi quadri, sono assegnati a funzioni corrispondenti a qualifiche con asterisco, debbono avere, oltre la necessaria attitudine fisica, la statura prescritta (colonna 2) e le facoltà visive e uditive specificate nelle apposite colonne (7-10 e 16) dei quadri stessi.

Quando però si tratti di agenti che hanno raggiunto od oltrepassato il 45° anno di età e debbono essere adibiti a funzioni analoghe a quelle che già disimpegnano coll' attuale qualifica si riterranno sufficienti per le facoltà della vista e dell'udito i limiti richiesti per le visite di revisione nelle funzioni cui devono essere assegnati e di cui l'articolo seguente, ed indicati nelle colonne 11-14 e 17 dei quadri stessi.

La visita per l'accertamento delle condizioni fisiche, di cui il presente articolo, deve essere eseguita quando l'agente consegue l'abilitazione per le nuove funzioni, e non occorre di regola ripeterla se egli viene in seguito destinato in via permanente a quelle mansioni, tranne sempre quando la precedente visita non sia anteriore di 5 anni e semprechè non sorga dubbio che le sue condizioni fisiche siano minorate.

La visita deve sempre effettuarsi per gli agenti da abilitarsi alle funzioni di Macchinista – Macchinista di treni elettrici – Guidatore dirigente di treni elettrici.

Art. 3° — VISITE DI REVISIONE.

Gli agenti debbono essere sottoposti a visita di revisione quando sorga dubbio sullo stato normale delle loro condizioni fisiche o psichiche, quando abbiano riportato traumatismi al capo, quando abbiano sofferto malattie degli occhi o degli orecchi od avute infermità capaci di alterare le funzioni di questi organi, quando siano dediti all' abuso di bevande alcooliche o del tabacco.

In tali visite l'agente verrà giudicato idoneo a proseguire il servizio quando abbia l'attitudine fisica richiesta per continuare a disimpegnare le mansioni inerenti alla propria qualifica e possegga condizioni visive ed uditive non minori di quelle specificate nelle apposite colonne (11-14 e 17) degli annessi quadri.

La visita di revisione per le facoltà visive è obbligatoria per gli agenti controsegnati con asterisco negli annessi quadri, quando entrano nel 45° anno di età.

Art. 4° — INTERVENTO DI UN RAPPRESENTANTE DEL SERVIZIO.

Alle visite di cui i precedenti articoli potrà intervenire un delegato del Servizio, che richiede la visita.

Art. 5° — AGENTI CON QUALIFICHE NON CONTEMPLATE NELLA TABELLA ORGANICA.

Qualora l'Amministrazione credesse di ammettere in servizio agenti con qualifiche non contemplate nell'attuale tabella organica, essi dovranno possedere gli stessi requisiti fisici che si esigono per le qualifiche esistenti, le cui mansioni sono affini a quelle della qualifica che verrà loro conferita.

Il presente Ordine Generale sostituisce quello N. 26-1905 che resta perciò annullato.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell' adunanza del 4 marzo 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 11.

(SERVIZIO I)

DIREZIONI COMPARTIMENTALI

Attribuzioni e facoltà del Capo compartimento, del Comitato d'esercizio, delle divisioni e degli uffici compartimentali.

(Vedi R. Decreto N. 110 del 12 marzo 1908)

Art. 1.

Il Capo compartimento, nei limiti delle facoltà e degli incarichi indicati negli articoli seguenti, sopraintende alle divisioni ed agli uffici compresi nella circoscrizione del compartimento, per tutto quanto riguarda l'andamento dello esercizio.

Art. 2.

Il Capo compartimento ha il compito:

a) di vigilare sul funzionamento delle divisioni e degli uffici e sull'andamento del servizio, procedendo anche ad ispezioni;

b) di studiare i bisogni delle industrie, dei commerci e dell'agricoltura nei rapporti ferroviari;

c) di intervenire, sia coll'azione diretta sulle divisioni e sugli uffici nei casi d'urgenza, sia col provocare in via ordinaria i provvedimenti opportuni per parte della Direzione generale, ogni qualvolta riconosca la necessità di stimolare le iniziative, di integrare e di indirizzare con unità di concetto l'operato delle divisioni e degli uffici;

d) di promuovere gli accordi necessari colle altre Direzioni compartimentali per assicurare regolarità e speditezza al servizio.

Art. 3.

Il Capo compartimento:

a) presiede la Commissione compartimentale del traffico;

b) rappresenta nella circoscrizione compartimentale, e per delegazione del Direttore generale, l'Amministrazione verso i terzi, in attesa di quanto sarà stabilito dal Regolamento da emanarsi in applicazione della legge 7 luglio 1907 n. 429;

c) dà parere sulle attitudini e sulla condotta dei Funzionari del compartimento appartenenti ai primi 6 gradi;

d) si tiene in contatto col pubblico, colle Autorità e coi Corpi costituiti invigilando pel pronto esito dei reclami;

e) adempie infine a tutti gli altri incarichi che gli siano affidati dal Direttore generale.

Art. 4.

I Capi delle divisioni e degli uffici compartimentali hanno l'obbligo di tenere verbalmente informato il Capo compartimento dei fatti più salienti, dei provvedimenti presi o proposti, nonchè dei movimenti del personale dei primi sei gradi.

Il Capo compartimento ha facoltà di prendere cognizione degli atti d'ufficio che possono interessarlo.

Egli corrisponde colle Autorità, colle Camere di commercio e cogli altri Enti pubblici, solo per le questioni che interessino l'andamento generale del servizio del compartimento nei rapporti col pubblico, facendo predisporre la relativa corrispondenza dalle divisioni o dagli uffici interessati.

Art. 5.

Il Capo compartimento, in via ordinaria, convoca ogni settimana, i Capi delle tre divisioni compartimentali in Comitato di esercizio, cui presiede ed al quale, quando lo creda opportuno, fa intervenire anche i Capi degli altri uffici.

In via straordinaria il Comitato d'esercizio è convocato dal Capo compartimento, quando ne riconosca la necessità.

Art. 6.

E' compito del Comitato d'esercizio:

a) di esaminare le questioni importanti che possano avere, anche indirettamente, un interesse comune a più rami di servizio o che formino oggetto di divergenza fra le divisioni compartimentali;

b) di esaminare le proposte di nuovi impianti che interessino più di un servizio e di concordarne le modalità generali, lasciando alle competenti divisioni di svilupparne i particolari e di presentarne i progetti ai Servizi centrali;

c) di decidere sugli accordi eventuali con altri compartimenti e sui provvedimenti di qualunque genere da prendere in via provvisoria e d'urgenza nel caso di interruzione di linee o di gravi accidenti;

d) di decidere sulle misure disciplinari da adottarsi a carico del personale dei servizi attivi per le mancanze considerate dai paragrafi dall'I all' VIII compreso, dell'art. 39 del Regolamento del personale. Le punizioni così decise sono applicate dal Capo del compartimento;

e) di concordare le proposte di punizioni di competenza del Direttore generale e del Consiglio d'amministrazione per fatti che riguardano più rami di servizio;

f) di esaminare i reclami contro le punizioni inflitte dai Capi divisione e dai Capi degli uffici. La decisione è attuata dal Capo compartimento;

g) di concordare le proposte di gratificazioni che dovessero essere presentate alla Direzione generale da più di una divisione od ufficio per un medesimo fatto, e di decidere sulle gratificazioni non eccedenti L. 50 per agente, nè L. 250 in complesso per uno stesso fatto, da concedersi a titolo di ricompensa per speciali benemerenze o servizi prestati in occasione di guasti alle linee, interruzioni, accidenti od anormalità di servizio, o per anormalità evitate mercè lo zelo del personale. Le gratificazioni così stabilite sono concesse dal Capo compartimento;

h) di occuparsi di quant'altro fosse deferito dal Direttore generale al Comitato d'esercizio.

Art. 7.

Il Capo compartimento riferisce settimanalmente al Direttore generale, e volta per volta nei casi più importanti, le osservazioni ed i rilievi che in relazione al còmpito affidatogli, ritiene di fare sui vari servizi e presenta le opportune proposte. Riferisce pure in succinto sulle principali questioni trattate nelle adunanze del Comitato d'esercizio.

Il Capo compartimento ha a sua disposizione il numero di impiegati amministrativi che sarà stabilito dal Direttore generale.

Art. 8.

Salvo quanto è stabilito dai precedenti articoli:

a) le divisioni del Movimento e Traffico, della Trazione e del Materiale e del Mantenimento e Sorveglianza

hanno, provvisoriamente, per il rispettivo ramo di servizio le attribuzioni attualmente devolute ai corrispondenti uffici III, IV e V delle Direzioni compartimentali a norma delle disposizioni dell'Ordine generale N. 29-1905 e delle altre diramate in seguito;

b) i Capi delle divisioni suddette, per la parte che li riguarda, hanno, provvisoriamente, le facoltà già deferite al Capo compartimento colla deliberazione 16 settembre 1905 del Comitato di Amministrazione, con le norme per la stipulazione dei contratti e con le disposizioni successivamente emanate.

Art. 9.

L'ufficio di Ragioneria funzionerà con le attribuzioni e con le facoltà risultanti dall'Ordine generale N. 29-1905 e gli uffici Legale e Sanitario continueranno a funzionare a norma dell'Ordine generale e di Servizio riguardanti i rispettivi Servizi centrali.

Art. 10.

Col nuovo ordinamento gli uffici di Segretariato vengono soppressi.

Le attribuzioni di detti uffici sono deferite alle divisioni compartimentali ed all'ufficio di Ragioneria per la parte che rispettivamente li riguarda.

Art. 11.

Con altre disposizioni saranno stabilite la data e le modalità di attuazione del presente Ordine generale.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 14 aprile 1908

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 98.

(SERVIZIO VIII)

Biglietti di abbonamenti speciali.

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907, devono essere aggiunte le seguenti stazioni ed Agenzie, le quali sono state abilitate alla vendita dei biglietti d'abbonamento speciali delle serie rispettivamente indicate:

Chieti (Stazione) - Serie VIII e IX.

Bergamo (Agenzia) - Serie I, I *bis*; II, II *bis*; III, III *bis*: IV, IV *bis*; e V.

Napoli (Agenzia Associazione Nazionale Movimento Forestieri) - Serie VI; VII *bis*; VIII; IX; X; XI; XII; XIII.

Padova (Agenzia) - Serie II; II *bis*; III, III *bis*; IV, IV *bis*; V; VI: VII, VII *bis*.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 99.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8[illegible]-1908).

Col 15 aprile 1908 sono andate in vigore nel servizio suddetto le modificazioni ai prezzi esteri via Peri delle serie *b d* della tariffa eccezionale N. 25 Cotone greggio, ecc. (pag. 621-

631 della tariffa diretta italo-germanica) per le seguenti stazioni:

		Tariffa eccezionale N. 25 P. V.	
		Prezzi attuali Serie *b d*	Prezzi nuovi Serie *b d*
Altona	Peri	5.52	5.12
Bremen Hauptbhf e Freibezirk (1° supplemento)	Peri	5.52	4.99
Bremerhaten (Freihafen e Inlandshafen (1° supplemento) .	Peri	5.52	5.14
Bremen Weserbhf (3) (2° supplemento).	Peri	5.52	4.99
Geestemünde (Freihafen) (2° supplemento)	Peri	5.52	5.14
Hamburg H.	Peri	5.48	5.12
Harburg H.	Peri	5.48	5.09
Harburg U. E.	Peri	5.48	5.09
Wilhelmsburg	Peri	5.48	5.12

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 100.

(SERVIZIO VII)

Applicazione dell'art. 57 delle Tariffe.

In applicazione all'ultimo alinea dell'art. 57 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, viene pubblicato con effetto dal 1° maggio 1908 il sesto foglio dell'Orario Ufficiale in cui sono indicati *i treni merci a grande velocità* che, su talune linee della Rete, vengono utilizzati pel trasporto delle *merci a G. V. in spedizioni di peso fino a Kg.* 50, in sostituzione di treni omnibus, misti e locali non esistenti od inadatti ai trasporti stessi. In tale foglio sono altresì designati, per qualcuna delle linee considerate, quelli dei treni omnibus, misti e locali in vigore che, in aggiunta ai detti treni merci a G. V., possono anche utilizzarsi pei trasporti in parola, restando tassativamente esclusi gli altri.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 63.

(SERVIZIO VIII)

Ristampa della tariffa italiana.

Si sta provvedendo ad una nuova edizione della tariffa italiana, la cui distribuzione sarà iniziata entro il mese di maggio 1908.

Tale nuova edizione sarà suddivisa in quattro volumi:

il *primo* conterrà le « Disposizioni e tariffe generali »;

il *secondo* le « Tariffe e condizioni particolari pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli »;

il *terzo* « l'Elenco delle merci fruenti di tariffe speciali a grande velocità e piccola velocità accelerata e la nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità »;

il *quarto* le « Tariffe speciali, locali ed eccezionali ed i Capi XVII e XVIII ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 64.

(Servizio VIII)

Esposizione Internazionale Equina in Asti.

Nella occasione sopra indicata devono essere accordate pei viaggi delle persone e pei trasporti degli equini, le riduzioni stabilite dalla Concessione speciale N. 1, di cui a pagina 36 e seguenti del relativo volume (edizione 1° Luglio 1902) sotto l'osservanza delle norme e condizioni ivi contenute.

I termini di tempo per l'applicazione delle suddette riduzioni sono stabiliti come segue:

Viaggi degli espositori e dei giurati.

Andata e *ritorno*: dal 1° al 15 Maggio 1908

Spedizioni degli equini.

Andata: dal 1° al 10 Maggio 1908.
Ritorno: dal 10 al 15 detto.

Si avverte che per le spedizioni dei cavalli a carro completo dirette alla suddetta Esposizione ed effettuate sotto il regime della Tariffa speciale N. 52 P. V. accelerata, viene eccezionalmente accordata, tanto sulle ferrovie dello Stato che su quelle esercitate dalla Società Veneta, la riduzione del 25 % sui prezzi della tariffa stessa, ferme restando la quota di diritto fisso e la tassa di disinfezione da riscuotersi per intero.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 65.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Internazionale di Navigazione a Pietroburgo.

Nella circostanza del Congresso suindicato devono essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I^a, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 1° Maggio al 30 Giugno 1908.
Ritorno: dal 18 Maggio al 15 Luglio 1908.

L'applicazione dei ribassi della Concessione spèciale I^a, si intende ammessa pei viaggi dei congressisti provenienti dall'Italia, *in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno*, non che a favore di quei congressisti, provenienti da altri Stati, che, per recarsi a Pietroburgo e farne ritorno, intendessero di effettuare parte del loro viaggio sulle linee di Stato, servendosi di richiesta valida pel percorso *da una ad altra stazione di transito internazionale e viceversa.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 66.

(SERVIZIO VIII)

I. Concorso ginnastico regionale lombardo in Treviglio.

Pei viaggi dei partecipanti al concorso sovra indicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 5 all'11 maggio 1908.
Ritorno: dal 9 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 67.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione di Belle Arti in Berlino.
(Vedi Circolare del Servizio VIII N. 14-1907).

Gli oggetti invenduti di ritorno dalla suindicata Esposizione, che si terrà a Berlino dal 1° maggio al 27 settembre 1908, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato, alle identiche condizioni stabilite per la Esposizione generale artistica di Vienna di cui la Circolare N. 2-1906 del Servizio VIII.

I termini di tempo per l'applicazione della facilitazione suindicata, decorreranno dall'apertura della Esposizione fino a tutto il 30 novembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 68.

(SERVIZIO VIII)

II. Congresso dei consiglieri provinciali e comunali cattolici in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l' osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 28 aprile al 4 maggio 1908.
Ritorno: dal 3 al 15 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 17.

25 Aprile 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, aprile 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Ordine di Servizio N. 101.

(SERVIZIO VIII).

Biglietti ad itinerario combinabile in servizio internazionale.

(Vedi Circolare N. • 22-1907 del Servizio VIII).

Col 1° maggio 1908 entra in vigore una nuova edizione (tedesca) dell'elenco dei tagliandi per i viaggi combinabili internazionali.

Detta nuova edizione viene trasmessa alle stazioni interessate insieme alla relativa nuova Carta schematica dei percorsi, perchè sia tenuta a disposizione del pubblico.

L'edizione 1° giugno 1907 dell'elenco e della carta di cui trattasi (Circolare del Serv. VIII N. 22, 1907, Parte IV), ed i supplementi relativi, s'intendono soppressi e debbono essere versati come fuori d'uso colle norme consuete.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 102.

(SERVIZIO XI).

Norme per il funzionamento amministrativo-contabile dell'Officina di Pontassieve.

Col 1° gennaio 1908 sono andate in vigore le « Norme per il funzionamento amministrativo-contabile dell'Officine di Pontassieve » pubblicate in fascicolo separato.

Il Servizio Centrale XI è incaricato della distribuzione di dette istruzioni agli uffici ed agli agenti interessati.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 103.

(SERVIZIO VIII).

Estensione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1906)

Col 1° maggio 1908 la stazione di *Schio* verrà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

In conseguenza di che alla pagina 60 della tariffa del detto Servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovrà farsi la seguente aggiunta:

SCHIO	S	G.P.	Civitavecchia . . . Livorno S. M. (1) .	603 370	Livorno M. . .	372

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 104.

(SERVIZIO VII)

Estensione di servizio nella stazione di Firenze Campo di Marte.

La stazione di Firenze Campo di Marte, sulla linea Firenze-Chiusi-Roma, attualmente ammessa al servizio della Piccola Velocità colle restrizioni di cui l'avvertenza (7) a pagina 34 del volume « Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche » (edizione gennaio 1901) a datare dal 1° maggio 1908 viene abilitata senza limitazioni a tutti i trasporti a Piccola Velocità Ordinaria tanto in servizio in-

terno e cumulativo italiano che in servizio internazionale, esclusi, però, quelli vincolati a dogana, i quali in conformità alle disposizioni in vigore, devono essere diretti esclusivamente a Firenze P. Prato se a Piccola Velocità Ordinaria, ed a Firenze S. Maria Novella se a Grande Velocità od a Piccola Velocità Accelerata.

Si dovrà per ciò a pagina 34 del volume « Elenco delle stazioni e Libro prontuario delle distanze chilometriche » (edizione gennaio 1901) aggiungere di fronte all'indicazione della stazione di Firenze Campo di Marte, rispettivamente nelle colonne della G. V. e P. V. Acc., il richiamo (7). sostituendo con la seguente la corrispondente nota in calce:

(7) Esclusi i trasporti vincolati a dogana che dovranno essere indirizzati a Firenze S. M. N. se a G. V. od a P. V. Acc. ed a Firenze P. Prato se a P. V. Ordinaria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 105.

(SERVIZIO VII)

Estensione di servizio nella stazione di Joppolo.

La stazione di Joppolo, della linea Battipaglia-Reggio Calabria, finora ammessa al solo servizio della grande velocità pei trasporti non eccedenti il peso di Kg. 50 ciascuno, dal 1° maggio 1908 viene abilitata al servizio, tanto a grande quanto a piccola velocità, limitatamente, però, alle spedizioni di peso non eccedente i Kg. 100 e composte di colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 50.

Si dovranno per ciò completare, come appresso, le indicazioni relative alla stazione di Joppolo, contenute a pag. **39** dell' « Elenco delle stazioni e Libro prontuario delle distanze chilometriche » (edizioni **1901**),

St.	Joppolo	Battipaglia Reggio Calabria	Catanzaro	107	V	B	Gv (S)	—	0 (S)	—	—	S	—	—	—	—	—	—	—

aggiungendo in calce la nota seguente:

(8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti i Kg. 100 e composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ognuno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 69.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione-Fiera di cavalli in Modena.

In occasione della esposizione-fiera sovraindicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni dei cavalli, i ribassi stabiliti dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *Ritorno*: dal 23 aprile al 7 maggio 1908.

SPEDIZIONI DEI CAVALLI.

Andata: dal 23 aprile al 1° maggio 1908.
Ritorno: dal 28 aprile al 6 maggio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 70.

(SERVIZIO VIII)

Mostra di prodotti agricoli-industriali in Gubbio.

In occasione della Mostra suindicata saranno da accordarsi tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 25 aprile al 31 luglio 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 25 aprile al 15 giugno 1908.
Ritorno: dal 20 giugno al 31 luglio detto.

L'applicazione della Concessione dovrà aver luogo pei viaggi e pei trasporti in destinazione di una delle stazioni di scambio (Arezzo o Fossato) colla ferrovia Arezzo-Fossato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 71.

(SERVIZIO VIII).

Esposizione di attrezzi e macchine per la seminagione e raccolta del frumento a Cagliari.

In occasione della esposizione sovraindicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 25 aprile al 15 agosto 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 25 aprile al 31 maggio 1908.
Ritorno: dal 1° maggio al 15 agosto detto.

L'applicazione della Concessione viene ammessa pei viaggi e per le spedizioni in destinazione di Civitavecchia e ritorno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 72.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Nazionale Veterinario in Torino.

In occasione del Congresso sovraindicato dovranno essere applicati, pei viaggi dei congressisti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 25 maggio al 1° giugno 1908.
Ritorno: dal 31 maggio al 5 giugno detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 73.

(SERVIZIO VIII).

Esposizioni artistiche a Monaco di Baviera.

(Vedi Circolare N. 16-1907 del Serv. VIII).

Gli oggetti invenduti di ritorno dall'Esposizione di Belle Arti annuale e da quella internazionale di Belle Arti, che avranno luogo a Monaco di Baviera dal 1° giugno al 31 ottobre 1908, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle identiche condizioni stabilite per l'Esposizione generale artistica di Vienna, di cui la Circolare N. 2-1906, del Servizio VIII.

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni suindicate, decorreranno dall'apertura delle Esposizioni fino a tutto il 15 gennaio 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 74.

(SERVIZIO VIII)

VIII Congresso internazionale degli architetti ed Esposizione internazionale di architettura in Vienna.

In occasione del Congresso ed Esposizione sovraindicati devono essere accordati, a favore dei congressisti, i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 24 maggio 1908:
Ritorno: dal 18 al 31 detto.

L'applicazione dei ribassi della Concessione speciale I si intende ammessa pei viaggi dei congressisti provenienti dalla Italia *in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno,* non che a favore di quei congressisti provenienti da altri Stati che, per recarsi a Vienna e farne ritorno, intendessero di effettuare parte del loro viaggio sulle linee dello Stato, servendosi di richiesta valida pel percorso *da una ad altra stazione di transito internazionale e viceversa.*

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI

Gli oggetti di ritorno dalla Esposizione internazionale di architettura, che sarà tenuta contemporaneamente al Congresso sovraindicato, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle condizioni stabilite dalla Circolare N. 2-1906 del Servizio VIII, concernente l'Esposizione generale artistica di Vienna.

I termini di tempo per l'applicazione della facilitazione, decorreranno dall'apertura del Congresso e dell'Esposizione (18 maggio 1908), fino al 30 giugno 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 75.

(SERVIZIO VIII)

Primo Congresso Nazionale di attività pratica femminile in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopraindicato, dovranno essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 18 al 28 maggio 1908.
Ritorno: dal 24 detto al 3 giugno detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 76.

(SERVIZIO VIII).

VII Congresso Nazionale della « Corda Fratres » e Convegno Interuniversitario in Firenze.

In occasione del Congresso e Convegno sovraindicati si dovranno applicare, pei viaggi dei partecipanti, i ribassi portati dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 1° all'11 maggio 1908.
Ritorno: dal 5 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 77.

(Servizio VIII)

Congresso nazionale degli impiegati subalterni dei Comuni, Provincie ed Opere pie del Regno, in Orvieto.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 12 al 18 giugno 1908.
Ritorno: dal 16 al 28 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 18.

2 MAGGIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, maggio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Errata-Corrige.

Istruzione N. 15-1907 del Servizio IX - a pag. 22 eliminare, l'indicazione della stazione di *Valenza.*

Ordine di Servizio N. 90-1908 (Boll. 15), al punto **1°**, linea seconda, invece di: *costituenti la dotazione della Rete,* leggasi: *atti a circolare sui binari in composizione dei treni,*

al punto 3°, secondo capoverso, ultima linea, sopprimere: *fino alla stazione di consegna.*

LEGGE 5 *aprile* 1908, *N.* 111, *relativa ai servizi postali e commerciali marittimi.*

Questa legge, stampata in fascicoli separati, verrà distribuita, a cura del Servizio 1°, agli uffici interessati.

Ordine di Servizio N. 106.

(Servizio VIII)

Biglietti di abbonamento speciali.
(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907 -vranno essere aggiunti i nomi delle stazioni di Corigliano Calabro e di Pizzo, le quali saranno abilitate, col 1° maggio 1908, alla vendita dei biglietti di abbonamento speciale della serie IX e X.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 107.

(Servizio VIII)

Servizio italo-germanico
(Vedi Ordine di Servizio N. 99-1908).

Col 1° maggio 1908 la stazione di Mannheim-Käfertal è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 39 del detto servizio, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale n. 39	
		a	*b*
Mannheim-Käfertal	Pino	3.35	2.28
	Chiasso	3.62	2.47
	Peri	4.51	2.77

Il nome di detta stazione ed i relativi prezzi devono essere annotati a pag. 679 della tariffa diretta italo-germanica (16° Supplemento).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 108.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-ungherese (Via Fiume).

(Vedi Ordine di Servizio N. 112-1907).

Col 1° maggio 1908 entrerà in vigore un foglio di modificazioni alla tariffa diretta italo-ungherese via Ancona e Venezia-Fiume del 1° novembre 1901, il quale comprende esclusivamente nuovi prezzi per diverse tariffe e la ristampa della tariffa N. 31.

Detto foglio sarà distribuito dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze; le stazioni principali ne riceveranno una scorta in più perchè siano date *gratis*, a quelle Ditte che ne faranno richiesta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 109.

(SERVIZIO VIII).

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 5-1908)

Con effetto dal 1° aprile 1908 sono entrate in vigore nel citato servizio le modificazioni ed aggiunte qui sotto indicate, che sono da introdursi nella tariffa diretta italo-austro-ungarica, edizione 1° agosto 1904.

Pag. 144, 155 e 170. — **Elenco delle stazioni austro-ungariche.** — Annotare il nome delle seguenti stazioni, annullando o modificando quelli corrispondenti che già vi figurano.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ferlach-Unterbergen	K.k.St.B.	—	Tarvis*	—	—	111	—	—	1-7	—
Klamm-Schottwien .	S.B.	Mürzzuschlag*	Mürzzuschlag*	—	647	339	—	7	1-6	—
Penzing	K.k.St.B.	St. Pölten*	St. Pölten*	—	780	542	—	7	1-6	—

Pag. 270. — **Prezzi di trasporto per le stazioni austro-ungariche.** — Aggiungere dopo Paternion-Feistritz il nome della nuova stazione di « Penzing » coi seguenti prezzi da esporsi nelle relative colonne delle classi *a* e *b* della grande velocità e classi *I* e *II* della piccola velocità.

		Merci a grande velocità		Merci a piccola velocità	
		Classi		Classi	
		a	*b*	*I*	*II*
Penzing	Peri . . .	21.85	8.72	10.18	7.59
	Pontebba .	14.92	7.20	6.42	5.26

Pag. 283. — (*3° Supplemento*). — **Tariffa eccezionale n. 13 P. V.** — Aggiungere il nome della seguente stazione coi relativi prezzi pel solo transito di Pontebba:

	Pontebba					
	a[1]	*a*[2]	*b*[1]	*b*[2]	*c*	*d*
Ferlach-Unterbergen .	0.79	0.77	0.72	0.70	0.70	1.41

Pag. 301 — (*3° Supplemento*) — **Tariffa eccezionale n. 29 P. V.** — Cancellare la voce « 1128/1405 * Giobertite o magnesite, ecc. » colle relative indicazioni, sostituendola come appresso:

				Peri			*Pontebba*			*Cormons*		
1128	1405	* Giobertite o magnesite (carbonato di magnesia nativo) anche cotta o macinata.	Eichberg	—	—	1.91(2)	—	—	1.76(2)	—	—	—
			Gloggnitz	—	—	1.93(2)	—	—	1.81(2)	—	—	—
			Klamm-Schottwien	—	—	1.89(2)	—	—	1.76(2)	—	—	—
			Mitterdorf . . .	—	—	1.79(2)	—	—	1.66(2)	—	—	—
			Mixnitz	—	—	1.70(2)	—	—	—	—	—	1.31(2)
			Wartberg-Mürzthal	—	—	1.79(2)	—	—	1.66(2)	—	—	—

(2) Applicabile in minimo per la portata del vagone adoperato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 110.

(SERVIZIO I).

Attuazione del nuovo ordinamento delle Direzioni Compartimentali

(Vedi ordine Generale N. 11-1908).

A partire dal giorno 11 maggio 1908 viene attuato pei compartimenti di Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo l'ordinamento delle Direzioni compartimentali, di cui al R. Decreto N. 110 del 12 marzo 1908 (Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato N. 16 in data 18 aprile 1908), salvo per quanto riguarda le circoscrizioni, che per ora rimangono immutate.

Con la stessa data gli uffici 3°, 4°, 5° delle Direzioni compartimentali suddette prenderanno la denominazione di:

Divisione del Movimento e Traffico;
Divisione della Trazione e del Materiale:
Divisione del Mantenimento e Sorveglianza:

e passeranno alla dipendenza dei rispettivi Servizi centrali della Direzione generale:

Esercizio (VII);
Trazione e Materiale (X);
Mantenimento e Sorveglianza (XI);

Nulla viene per ora mutato nel funzionamento dei Servizi residenti in Ancona; essi continueranno a svolgere la loro azione secondo le disposizioni contenute nell'Ordine generale N. 17 del 14 luglio 1906 fino a quando, con successivi ordini di servizio, non sarà provveduto alla loro trasformazione con giurisdizione sulle linee che devono formare il compartimento di Ancona.

Il compartimento di Reggio Calabria funzionerà organicamente solo quando saranno colà impiantati tutti gli uffici che devono costituirlo; peraltro dal 15 maggio 1908 comincerà a funzionare la Divisione del Movimento e del Traffico alla diretta dipendenza del Servizio centrale dell'Esercizio (VII) con giurisdizione su tutte le linee assegnate al compartimento.

Il Riparto di Trazione di Reggio e le Sezioni del Mantenimento di Paola, di Taranto e di Reggio continueranno provvisoriamente a dipendere dalle rispettive Divisioni di Napoli fino a quando non saranno costituite a Reggio Calabria la Divisione della Trazione e del Materiale e quella del Mantenimento e Sorveglianza.

Le Divisioni compartimentali corrispondono coi Servizi centrali da cui dipendono, colle altre Divisioni e cogli Uffici compartimentali: le Divisioni del Movimento e Traffico corrispondono direttamente col Servizio commerciale (VIII) per gli affari commerciali.

Le Divisioni compartimentali corrispondono anche:

a) col Servizio del Segretariato (I) per le concessioni di biglietti e le altre facilitazioni di viaggio e di trasporto al personale. Le Divisioni del Movimento e Traffico si rivolgeranno pure al Servizio stesso per quanto riflette la vendita dei libri e dei giornali;

b) col Servizio del Personale (IV) per gli affari riguardanti il personale;

c) col Servizio degli Approvvigionamenti (VI) per le somministrazioni di magazzino.

Sono infine tenute a fornire dati e notizie che venissero loro eventualmente richieste anche da altri Servizi Centrali, informandone, se del caso, il Servizio da cui dipendono.

I Capi delle Divisioni firmeranno e dirameranno le circolari e le istruzioni di loro competenza: per quelle riguardanti l'interpretazione di disposizioni regolamentari sarà necessaria la preventiva approvazione del Servizio centrale, dal quale le Divisioni dipendono; per le altre basterà la comunicazione al Servizio stesso almeno tre giorni prima di quello della distribuzione, che verrà fatta senz'altro se nel detto termine non perverrà ordine in contrario.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 78.

(SERVIZIO VIII).

VII Congresso degli ingegneri ferroviari italiani in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato dovranno essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 23 maggio al 1° giugno 1908.
Ritorno: dal 27 maggio al 5 giugno detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 79.

(SERVIZIO VIII)

Prima riunione annuale dell'Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica, in Roma.

Per la circostanza della prima riunione annuale dell'Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica, che sarà tenuta in Roma dal 25 maggio al 3 giugno 1908, tutte le Stazioni ed Agenzie della Rete di Stato dovranno rilasciare, dietro semplice richiesta dei viaggiatori, ed *individualmente*, un biglietto di andata e ritorno a *tariffa militare* per Roma, insieme ad una *carta di partecipazione alle gare e feste*, riscuotendo, oltre l'importo del biglietto, una tassa fissa di L. 6,25 come costo della carta di partecipazione suddetta.

SPECIE DEI BIGLIETTI, CARTE DI PARTECIPAZIONE E NORME PER LA LORO DISTRIBUZIONE.

Le Stazioni ed Agenzie designate nell'annesso elenco saranno fornite di biglietti speciali a foglietto a serie fissa a due tagliandi, uno per l'andata e l'altro per il ritorno.

Tutte le altre Stazioni della Rete faranno uso di biglietti speciali di andata e ritorno Mod. I-202 sui quali dovrà essere riportato il prezzo di andata e ritorno per Roma a tariffa militare.

Le carte di partecipazione, in cartoncino verde-chiaro, porteranno all'esterno l'intestazione: « *Istituto Nazionale per l'incremento dell'educazione fisica* », il numero progressivo, e lo spazio per il nome del titolare; ed all'interno le avvertenze riguardanti il loro uso, nonchè lo spazio per il bollo della Stazione od Agenzia distributrice e per l'indicazione del numero del biglietto ferroviario corrispondente.

Esse saranno fornite a tutte le Stazioni ed Agenzie della Rete a cura dei rispettivi Controlli i quali dovranno previamente bollarle col *timbro a secco.*

Non sarà ammesso il rilascio del biglietto di andata e ritorno a tariffa militare per Roma senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, della speciale *carta di partecipazione,* e quindi ad ogni biglietto a serie fissa, o Mod. I-202, di andata e ritorno a tariffa militare per Roma, dovrà corrispondere una *di tali carte.*

Sui biglietti, tanto a serie fissa, che Mod. I-202, oltre alla prescritta bollatura, dovrà figurare il numero progressivo della *carta di partecipazione,* e su questa ultima dovrà pure essere apposto il bollo della Stazione od Agenzia distributrice ed il numero del biglietto ferroviario corrispondente.

La *carta di partecipazione,* sulla quale il viaggiatore inscriverà il proprio nome, dovrà essere esibita tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto di andata e ritorno a tariffa militare per Roma.

All'inizio del viaggio di ritorno i biglietti dovranno essere

presentati alla Stazione od alle Agenzie di Roma per la prescritta bollatura. Non occorrerà invece, sui biglietti medesimi, alcuna certificazione da parte del Comitato promotore.

DISTRIBUZIONE DEI BIGLIETTI E LORO VALIDITÀ.

La vendita dei biglietti di cui trattasi dovrà essere incominciata:

nelle Stazioni di transito internazionale di Ala, Chiasso, Cormons, Domodossola, Luino, Modane, Pontebba e Ventimiglia, il giorno 17 maggio, e continuata fino a tutto il 2 giugno 1908;

in tutte le altre Stazioni ed Agenzie della Rete, dovrà essere incominciata il giorno 22 maggio, e continuata fino a tutto il 2 giugno suddetto.

I biglietti rilasciati dalle stazioni di transito internazionale suindicate avranno la validità di 25 giorni, quelli rilasciati da tutte le altre Stazioni ed Agenzie della Rete, avranno la validità di 15 giorni, compreso quello dell'aquisto.

PROROGA DI VALIDITÀ DEI BIGLIETTI.

Alla validità come sopra stabilita potrà essere consentita un'unica proroga di dieci giorni, verso pagamento di un supplemento di prezzo in ragione del 20 % sull'importo complessivo del biglietto ferroviario.

Detta proroga — da richiedersi prima della scadenza normale del biglietto — riguarderà unicamente i viaggi di ritorno da Roma, e quindi potrà essere accordata soltanto dalle Stazioni ed agenzie della Capitale, le quali dovranno provvedervi nei modi prescritti dall'art. 16 dell'Istruzione N. 6-1907, (Servizio IX).

VIAGGI DEI RAGAZZI.

I ragazzi di età superiore ai tre anni dovranno pagare l'intero biglietto a tariffa militare.

TRENI UTILIZZABILI.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe saranno esclusi dai *treni direttissimi*, ed i portatori di biglietti di 3ª classe anche dai *treni diretti*.

FERMATE INTERMEDIE.

Tutti indistintamente i biglietti di andata e ritorno per Roma daranno facoltà di effettuare, tanto nell'andata che nel ritorno, due fermate nelle stazioni intermedie, sotto l'osservanza delle modalità stabilite dall'allegato 7 alle Tariffe, avvertendo però che la durata delle fermate è limitata soltanto dalla validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Roma iniziati in tempo utile potranno essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fermarsi nelle Stazioni intermedie.

PASSAGGIO IN CLASSE SUPERIORE.

Sarà ammesso il passaggio in classe superiore verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

OBBLIGO DEL VIAGGIO DI RITORNO DA ROMA.

Le facilitazioni in parola sono consentite per coloro che si recheranno effettivamente a Roma, e quindi i biglietti presentati pel ritorno ad altre Stazioni non saranno tenuti validi. Avvenendo tale irregolarità, i viaggiatori dovranno essere assoggettati al pagamento della differenza fra il prezzo ridotto pagato e quello a tariffa ordinaria corrispondente al tratto percorso, oltre al pagamento del biglietto a tariffa ordinaria per il percorso che rimanesse da compiersi.

NORME GENERALI.

Per i viaggi di cui trattasi varranno, in tutto quanto non sia diversamete disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle concessioni speciali.

CONTABILIZZAZIONE DELLE CARTE DI PARTECIPAZIONE
DA PARTE DELLE STAZIONI ED AGENZIE.

Le *carte di partecipazione* saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto primo del Mod. I- 213, con apposita intestazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

STAZIONI FORNITE DI BIGLIETTI A FOGLIETTO A SERIE FISSA

Ala
Alessandria ed Agenzia
Ancona
Aquila
Arezzo
Ascoli Piceno
Asti
Avellino
Bari
Belluno
Benevento
Bergamo ed Agenzia
Bologna ed Agenzia
Brescia ed Agenzia
Brindisi
Caltanissetta
Campobasso
Caserta
Catania ed Agenzia
Catanzaro
Chiasso
Chieti
Civitavecchia
Como
Cormons
Cosenza
Cremona
Cuneo
Domodossola
Ferrara
Firenze S. M. N. ed Agenzie
Firenze C. di Marte
Foggia
Forlì
Genova P.P. ed Agenzie
Genova P. B.
Girgenti
Grosseto
Lecco
Livorno S. Marco
Lucca
Luino
Macerata
Mantova
Massa
Messina ed Agenzia
Milano C. ed Agenzie
Modane
Modena
Napoli ed Agenzie
Novara
Padova ed Agenzia
Palermo ed Agenzia
Parma
Pavia
Perugia ed Agenzia
Piacenza
Pisa C.
Pontebba
Porto Maurizio
Potenza Inferiore
Ravenna
Reggio Calabria
Reggio Emilia
Rimini
Rovigo
Salerno
Siena
Siracusa
Sondrio
Sulmona
Taranto
Teramo
Terni
Torino P. N. ed Agenzie
Trapani
Treviso
Udine
Venezia ed Agenzie
Ventimiglia
Verona P. N., P. V. ed Agenzia
Vicenza

Circolare N. 80.

(SERVIZIO VIII)

Congressi artistici, scientifici e sportivi in Ferrara.

Pei viaggi dei partecipanti ai Congressi in appresso specificati, che saranno tenuti a Ferrara, dovranno essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei termini di tempo rispettivamente indicati·

CONGRESSI ARTISTICI (MUSICALI, DI BELLE ARTI, ECC.).

Andata: dal 20 maggio all'8 giugno 1908.
Ritorno: dal 24 maggio al 12 giugno detto.

CONGRESSI SCIENTIFICI (DI PROFESSORI, NOTAI, ZUCCHERIFICI, ECC.).

Andata: dal 27 maggio al 15 giugno 1908.
Ritorno: dal 31 maggio al 20 giugno detto.

CONGRESSI SPORTIVI (DI GINNASTICA, TIRO A SEGNO, ECC.).

Andata: dal 4 al 18 giugno 1908.
Ritorno: dal 7 al 22 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 81.

(SERVIZIO VIII)

Congresso delle Cooperative italiane di consumo e Congresso delle Cooperative italiane di produzione e lavoro in Reggio Emilia.

Pei viaggi dei partecipanti ai Congressi suindicati, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione

speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 24 al 30 maggio 1908.
Ritorno: dal 28 maggio al 6 giugno detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 82.

(SERVIZIO VIII).

XI Congresso Nazionale dei Corpi Pompieri in Bologna.

In occasione del sovraindicato Congresso, dovranno essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 al 31 maggio 1908.
Ritorno: dal 28 maggio al 10 giugno 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 83.

(SERVIZIO VIII)

Congresso fra i licenziati della R. Scuola di pomologia ed orticoltura in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l' osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 18 maggio 1908.
Ritorno: dal 16 al 24 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 19. 9 MAGGIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, maggio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Legge 5 aprile 1908, n. 155, che approva la convenzione per la proroga di un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle Ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' approvata l' annessa convenzione stipulata in data 27 giugno 1906 tra il Governo e la Società anonima delle ferrovie secondarie romane per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma (Termini)-Marino-Castelgandolfo-Albano e Albano-Cecchia-Anzio-Nettuno, per la durata di un anno a partire dal 1° luglio 1906.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 aprile 1908.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, numero 100 del 28 aprile 1908.

CONVENZIONE

per la proroga da parte dello Stato dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane.

Premesso:

che con convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici in data 28 gennaio 1892 (registrata a Milano il 17 febbraio 1892, n. 9715, vol. 560, foglio 186) la Società delle ferrovie secondarie romane, concessionaria delle due linee Roma-Marino-Castelgandolfo-Albano e Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 giugno 1905 alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo;

che, venuto e cessare col 1° luglio 1905 il detto esercizio, e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto d'esercizio delle rete Mediterranea, con convenzione 9 giugno 1905, approvata con la legge 9 giugno 1905, n. 175, lo Stato assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che la Società delle ferrovie secondarie romane ha chiesto la proroga per un anno da parte delle ferrovie dello Stato dell'esercizio provvisorio delle linee medesime, ed il Governo ha acconsentito;

Tutto ciò premesso,

tra

le LL. EE. il comm. prof. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, e comm. prof. avv. Angelo Majorana ministro del tesoro;

ed

il signor comm. avv. Alberto Rossi, consigliere di amministrazione della Società per le ferrovie secondarie romane (capitale sociale versato L. 600.000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 13 giugno 1906, come dal verbale qui annesso in copia;

si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

La convenzione 9 giugno 1905 per l'esercizio delle linee Roma–Marino–Castel Gandolfo–Albano e Albano–Cecchina-Anzio-Nettuno, registrato a Roma li 10 giugno detto al registro n. 252, volume 30674, foglio 3, atti privati, ed approvata con la legge 9 luglio 1905, n. 175 viene prorogata per un anno a partire dal 1° luglio 1906, con le modificazioni di cui all'articolo seguente.

Art 2.

Avendo la Società concessionaria delle ferrovie secondarie romane provveduto in conto proprio per la ordinazione di sei nuove locomotive e di 30 carrozze (1ª e 3ª classe) che potranno essere introdotte in servizio entro l'anno, completando così la dotazione del materiale, il canone annuo di L. 75,000 a carico delle Società, previsto dall'art. 5 della predetta convenzione 9 giugno 1905 e che comprendeva anche la quota per tale completamento allora assunto dall'Amministrazione governativa, sarà ridotto di L. 833 per ogni mese a decorrere dal 1° del mese successivo a quello in cui saranno entrate in servizio tutte le nuove carrozze, e di altre L. 833 per ogni mese dalla data di entrata in servizio delle sei locomotive.

Fatto a Roma in doppio esemplare, oggi 27 giugno 1906.

Il ministro dei lavori pubblici
EMANUELE GIANTURCO.

Il ministro del tesoro
A. MAJORANA.

Per la Società delle ferrovie secondarie romane
ALBERTO ROSSI.

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Ordine di Servizio N. 111.

(SERVIZIO VIII).

Tariffa eccezionale N. 1003-P. V.
(Vedi Ordine di servizio N. 87 1908).

Col 4 maggio 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. è stata estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata, ecc.*, in destinazione della stazione di *Civita Lavinia.*

Per conseguenza, opportuna aggiunta dovrà essere introdotta nel comma *a*) della intestazione della tariffa eccezionale predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 112.

(SERVIZIO XI)

Servizio a semplice binario al ponte in ferro sul Po presso Mezzanacorti, fra le stazioni di Bressana Bottarone e di Cava Manara della linea Pavia-Voghera.

A partire dal treno N. 4433 del giorno 21 maggio 1908, verrà soppresso il servizio di pilotaggio ai treni in corrispondenza al ponte sul Po, fra le Stazioni di Bressana Bottarone e di Cava Manara.

Nulla però è mutato in quanto riguarda la fermata nel passaggio dal doppio al semplice binario, il rallentamento dei treni, le manovre dei segnali e scambi e le istruzioni tutte di cui i precedenti ordini di servizio della Direzione Compartimentale di Genova N. 8/1906, N. 7/1907 e N. 13/1907.

Sono proibiti i ricuperi sul tratto a semplice binario.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 113.

(Servizio VIII)

Estensione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 103-1908).

Col 16 maggio 1908 la stazione di *Torre dei Passeri* sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

In conseguenza di che alla pagina 60 bis della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovrà farsi la seguente aggiunta:

Torre dei Passeri	S.	G. P.	Civitavecchia	283	Civitavecchia	283

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 114.

(Servizio VI)

Somministrazione di cappelli di paglia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 91-1908).

Nella tabella allegata all'Ordine di Servizio N. 91 - 1908 sono da aggiungere le seguenti qualifiche di Agenti che senza contributo dell'Amministrazione possono richiedere e fare uso dei cappelli di paglia, tipo borghese:

Quadro II.

1. Capi Squadra operai: cappello borghese col nastro come pei sorveglianti della linea.

2. Operai di 1ª e 2ª classe che fanno servizio saltuario sulla linea: cappello borghese col nastro come pei capi squadra cantonieri.

3. Aiutanti operai come sopra: cappello borghese col nastro come pei cantonieri.

4. Guarda barriere (donne): cappello borghese col nastro come pei cantonieri.

Quadro IV.

Guarda barriere (donne): cappello borghese col nastro come per guarda barriere uomini.

Per norma i cappelli di paglia che vengono somministrati dai magazzini hanno la circonferenza della testa di centimeri 54, 57 e 60.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 87.

(Servizio VI)

Vestiario uniforme.

(V. Ordine Generale N. 9 ed Ordine di Servizio N. 33-1907).

Si è rilevato che molti agenti, pur avendo ricevuto il vestiario uniforme, non ne fanno uso in servizio, ovvero non portano su di esso il prescritto monogramma col numero di matricola.

Richiamando l'avvertimento dato nell'Ordine Generale N. 9 del 7 aprile 1907, e cioè che constatandosi abusi simili, l'Amministrazione provvederebbe a rendere fissi i monogrammi, si invita il personale che vi è tenuto, a portare i monogrammi regolamentari.

Con l'occasione si avverte che i monogrammi col vecchio numero di matricola potranno portarsi anche dopo il 1° luglio prossimo e fino a nuovo avviso, e così pure i vecchi numeri di matricola sul colletto delle giubbe.

Consta poi che presso le stazioni ed i Depositi spesso sono trattenuti lungamente molti capi di vestiario dichiarati difettosi, e che non di rado questi vengono spediti al magazzino competente con la sola parola generica « difettosi ». Con riferimento all'art. 11 dell'Ordine di Servizio N. 33-1907 si trova opportuno di rammentare che i superiori immediati devono anzitutto essi stessi pronunciarsi se i difetti siano di tale importanza da giustificare un rifiuto, ed in ogni modo questo, sotto pena di decadenza del reclamo, deve farsi entro cinque giorni dal ricevimento e senza distaccare il piombo di collaudo.

Se i difetti possono specificarsi esattamente con annotazioni a tergo del tagliando 3 del mod. B. 81, il vestiario provveduto del cartellino indicante il nome dell'agente, la qualifica e la residenza, verrà spedito entro i 5 giorni al magazzino od ufficio mittente incaricato della gestione vestiario, al quale verrà rimesso pure il tagliando 3 del mod. B. 81, che sempre deve accompagnare il vestiario cui si riferisce. Se poi i difetti fossero tali da non potersi facilmente specificare per iscritto l'agente che è nella stessa sede del sarto, dovrà entro 5 giorni recarsi da lui per la verifica. Se l'agente risiede altrove il superiore immediato dovrà pure entro 5 giorni chiedere al magazzino od ufficio incaricato la visita sopra luogo del sarto, che sarà invitato a provvedervi e restituire corretto il vestiario entro 12 giorni. Al sarto od a chi per lui, potrà a sua domanda consegnarsi, dietro ricevuta, il vestiario ed il tagliando 3 del B. 81, sul quale in questo caso sarà scritta la data di consegna per rifiuto. La riconsegna entro 12 giorni potrà farsi od a mezzo del magazzino od ufficio incaricato, ovvero personalmente dal delegato del sarto, insieme al tagliando 3, che, completato con la data di riconsegna e della firma di accettazione dell'agente, sarà inviato al magazzino od ufficio incaricato.

Sono pertanto vietate le rispedizioni per rifiuto in base al motivo generico che il vestiario sia difettoso ecc. e quelle non accompagnate dal tagliando 3 e dai cartellini attaccati ai capi di vestiario come sopra è detto.

Si esorta il personale a cooperare in ogni modo a che non sia resa difficile e gravosa la gestione del vestiario su misura, e così evitare che l'Amministrazione deliberi il ritorno parziale o totale al sistema della confezione a taglia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 84.

(SERVIZIO VIII)

VIII Riunione della Società Bibliografica italiana in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti alla Riunione sovraindicata, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 20 maggio 1908.
Ritorno: dal 18 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 85.

(SERVIZIO VIII).

VII Assemblea generale delle Camere di Commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti alla VII Assemblea Generale delle Camere di Commercio in Roma, saranno da accordarsi i ribassi portati dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 17 maggio 1908.
Ritorno: dal 14 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 86.

(SERVIZIO VIII)

Mostra Zootecnica in Biella.

In occasione della Mostra suindicata dovranno essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni del bestiame, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I[a] sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI

Andata e Ritorno: dal 18 maggio al 1° giugno 1908.

SPEDIZIONI DEL BESTIAME.

Andata: dal 18 al 26 maggio 1908.
Ritorno: dal 26 maggio al 1° giugno detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 20.

16 MAGGIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell' Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, maggio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 116.

(SERVIZIO VIII).

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 93-1908)

Colla data 6 maggio 1908 è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 19 P. V. del servizio predetto la stazione di Aarburg-Oftringen pel trasporto a vagone completo di marmi, pietre e terre, coi seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale n. 19 P. V.

		a	*b*
Aarburg-Oftringen	Chiasso	1.58	1.17
	Pino	1.39	1.04
	Iselle	1.66	1.14

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi sarà da riportarsi a mano nella detta Tariffa eccezionale e precisamente a pagina 424 della Tariffa diretta Italo-Svizzera (Parte II-B ristampatasi col 15° supplemento).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 117.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 99-1908).

Col 15 maggio 1908 la stazione di Niederröblingen, della Direzione ferroviaria di Erfurt, viene ammessa alle tariffe eccezionali N. 6 e 7[b], del Servizio suddetto, coi seguenti prezzi per quintale:

		Tariffe eccezionali			Numeri	
		4	5	6	7a	7b
Niederröblingen	Pino	—	—	2.91	—	2.62 2.38 (1)
	Chiasso	—	—	3.05	—	2.76 2.52 (1)
	Peri	—	—	2.73	—	2.48 2.27 (1)

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di sali minerali potassici nominati nelle voci 1238 *a*, 2099, 2101, 2103 della Nomenclatura.

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi dovrà essere aggiunto nelle dette eccezionali a pag. 550 della tariffa Italo-Germanica.

In conseguenza di tale provvedimento le indicazioni relative alla stazione di Niederröblingen, esposte a pag. 336 nello elenco delle stazioni germaniche, devono essere modificate come segue:

Erf.	**Niederröblingen**	Erfurt (1)	Pino 955	Chiasso 1000	Peri 927	Pontebba —

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 118.

(SERVIZIO VIII).

Servizio cumulativo con la Società Veneta.

(Ordine di Servizio N. 109-1907)

Di conformità ad accordi presi colla Società Veneta a datare dal 1° maggio 1908 venne fatto luogo alla istituzione dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno dalla fermata di Carrè per Vicenza, e viceversa.

S'indicano qui sotto i prezzi dei biglietti e la relativa ripartizione affinchè sia praticata conforme annotazione nello Allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 109-1907.

	Corsa Semplice			Andata-Ritorno		
	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
S. V.	0.40	0.40	0.25	0.65	0.65	0.40
Stato	2.30	1.80	1.15	2.80	2.20	1.40
Totale	2.70	2.20	1.40	3.45	2.85	1.80

N.B. A tutti i prezzi suddetti deve aggiungersi la tassa di bollo di centesimi 5.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 119.

(Servizio VII).

Servizio cumulativo colla Ferrovia Grignasco-Coggiola.

Di conformità ad accordi colla Società Anonima Ferroviaria Vallesessera, concessionaria della Ferrovia Grignasco-Coggiola, a datare dal 15 corr. viene attivato, pel transito di Grignasco, il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato, le Amministrazioni sottoindicate e la Ferrovia Grignasco-Coggiola, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti:

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. — *Estensione del servizio cumulativo.* — Salvo le limitazioni di cui al punto 6 pei trasporti di viaggiatori, ed al punto 11 pei trasporti di bagagli e cani, le stazioni interne della Ferrovia Grignasco-Chioggiola sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. Acc., e P. V. Ord., bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero), della Ferrovia Santhià-Biella, e della linea in esercizio speciale di Cerignola Stazione-Cerignola Città, in quanto le une e

le altre stazioni delle Amministrazioni e linee suaccennate siano abilitate ai trasporti suddetti.

2. — *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione, e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alla stazione di transito.

3. — *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sui percorsi delle rispettive Amministrazioni partecipanti al servizio stesso, come al precedente punto 1°, sono le seguenti:

a) per la rete dello Stato, le tariffe generali e speciali nonchè quelle locali ed eccezionali, (nei casi in cui, secondo i Notabene che le precedono, sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarsi;

b) per la Ferrovia Grignasco-Coggiola, le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato, senza le sopratasse (3 % per la Grande Velocità ed 1 % per la P. V. ordinaria ed accelerata) per gl' Istituti di Previdenza, e le relative condizioni; nonchè le Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. con applicazione dei prezzi di L. 0.30 per le spedizioni fino a 10 Kg. e di L. 0.45 per le spedizioni da oltre 10 fino 20 Kg.;

c) per le linee della Società Veneta, le tariffe generali e speciali in vigore sulla rete dello Stato, senza le sopratasse per gl'Istituti di Previdenza indicate nel comma precedente;

d) per la Ferrovia Santhia-Biella, le tariffe generali per le merci e per i veicoli a G. V. ed a P. V., per i feretri a grande velocità e pel bestiame a P. V. A. e le tariffe speciali a P. V. A. per le merci e pel bestiame, e relative condizioni vigenti sulle ferrovie dello Stato, senza le sopratasse per gli Istituti di Previdenza indicate al comma *b*), nonchè le proprie tariffe speciali a P. V. per determinate merci, contenute nel fascicolo

diramato coll'Ordine di Servizio N. 131 - 1903 (ex R. A.) e Istruzione N. 55 - 1903 (ex R. M.);

e) per la linea Cerignola stazione - Cerignola città, i prezzi fissati dall'Ordine di Servizio N- 112 - 1891 (ex R. A.) e Ordine Generale di Servizio N. 48 - 1891 (ex R. M.) e successive modificazioni.

4. — *Distanze chilometriche delle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola al transito di Grignasco, servizi cui le stazioni medesime sono abilitate, ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le distanze chilometriche dalle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola al transito di Grignasco, i nomi delle stazioni stesse, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato *A*) al presente Ordine di Servizio.

5. — *Concessioni speciali.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo «*Concessioni speciali e relative tariffe*» (*edizione* 1° *luglio* 1902), *e il Regolamento pei trasporti militari*, saranno applicabili anche sul percorso della Ferrovia Grignasco-Coggiola in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti, per il percorso della Ferrovia Grignasco-Coggiola, dovrà però essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 % e, beninteso, senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della Ferrovia Grignasco-Coggiola per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0,35 per spedizione) risultano dal prospetto allegato *B*).

Anche per le spedizioni in servizio cumulativo eseguite in base alle concessioni speciali suddette, deve riscuotersi la sovratassa di cui al punto 21.

TRASPORTI DI VIAGGIATORI.

6. — *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordina-

ria, tanto di corsa semplice che di andata e ritorno, risultano da prospetti allegati « *C* e *D* » indicanti le corrispondenze rispettivamente assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

7. — *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno uguale formato e gli stessi colori di quelli in vigore per il servizio interno della Rete dello Stato e cioè: verde per la 1ª classe, bianco per la 2ª classe e rosso per la 3ª classe. Di tali colori e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola.

Sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola esistono due sole classi (1ª e 2ª) e sono istituite tre specie di biglietti rispettivamente valevoli:

per la 1ª cl. sulle Ferrovie dello Stato e 1ª cl. sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola.
» 2ª » » » » » 1ª » » » »
» 3ª » » » » » 2ª » » » »

Pei trasporti dei ragazzi fra i 3 ed i 7 anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola, distribuiscono biglietti a percorso facoltativo a metà prezzo, del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

8. — *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra viene riscossa la tassa di bollo di centesimi 5.

9. — *Validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola sono validi per proseguire da Grignasco col treno coincidente che abbia vetture della classe portata dai biglietti, salvo le eccezioni risultanti dagli orari ufficiali.

La Ferrovia di Grignasco-Coggiola, invece, ammette nei suoi treni i portatori dei biglietti rilasciati dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, giunti a Grignasco con qualsiasi treno della giornata.

I biglietti normali di andata e ritorno hanno la validità prevista dall'allegato 4 alle Tariffe e sono soggetti a tutte le relative norme e condizioni.

10. — *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse dagli agenti di ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo; ma il personale di scorta ai treni deve consegnare i viaggiatori alla stazione di Grignasco, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari e le multe devono estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione, quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI E GIORNALI.

11. — *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. — *Registrazioni dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (Concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. — *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione delle tasse minime di L. 0,70 e di L. 0,35 per spedizione, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola. Per i percorsi

della Ferrovia Grignasco-Coggiola, sono da applicarsi, per i bagagli a tariffa ordinaria e pei cani le quote seguenti:

Da Grignasco a	Km.	BAGAGLI											CANI
		CHILOGRAMMI										Oltre Kg. 100 prezzi per tonnell.	Prezzi per capo (*)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Serravalle Sesia . . .	3	0.35	0 35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	1.356	0.10
Crevacuore Sostegno .	9	0 35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	4,068	0.25
Pianceri Mosso . . .	11	0.35	0.35	0 35	0.35	0.35	0.35	0 35	0.40	0 45	0 50	4,972	0.25
Coggiola	15	0.35	0.35	0.35	0.35	0 35	0.45	0.50	0.55	0 65	0.70	6,780	0.35

(*) Tassa minima per spedizione L. 0 35.

14. — *Tassa bollo.* — Per ogni spedizione di bagagli e di cani, oltre il prezzo di trasporto, sono dovuti 5 centesimi per tassa di bollo.

15. — *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito pei bagagli, il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso, come è detto nel precedente punto 1°, fra tutte le Amministrazioni e linee citate nel punto stesso.

TRASPORTI A GRANDE, A PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA ED A PICCOLA VELOCITÀ ORDINARIA.

16. — *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande velocità quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi — quest'ultime — esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate nel punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

17. — *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo, saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, carte valori, e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Le spedizioni soggette alla Tariffa speciale di esportazione P. V. — (via di mare) 1° gennaio 1907 — dovranno essere scortate da un esemplare in più della prescritta lettera di porto color rosa.

18. — *Servizio cumulativo — Tassazione ed instradamento.* — I trasporti in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni interne della Ferrovia Grignasco-Coggiola, si tasseranno pel percorso separato di sciascuna Amministrazione, e saranno instradati per il percorso fra le stazioni dello Stato e il transito di Grignasco in base alle norme vigenti.

Per i trasporti in servizio cumulativo fra le stesse stazioni della Ferrovia Grignasco–Coggiola e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato ammesse al servizio cumulativo, si osserveranno le norme di tassazione e d'instradamento stabilite fra la Rete dello Stato e le predette Amministrazioni e linee.

19. — *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo i diritti fissi stabiliti dalle tariffe vigenti per le Amministrazioni e linee interessate si applicano nella misura seguente:

a) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Grignasco-Coggiola e la Rete dello Stato* — metà per ciascuna Amministrazione di quello stabilito dalle rispettive tariffe;

b) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Grignasco-Coggiola, la Rete dello Stato, la Societ Veneta, e la Santhià-Biella* — metà alla Ferrovia Grignasco-Coggiola, il diritto fisso supplementare alla Rete dello Stato, e metà di quello stabilito

dalle proprie tariffe rispettivamente alla Società Veneta, ed alla Santhià-Biella;

c) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Grignasco-Coggiola, la Rete dello Stato e la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città* — premesso che nei prezzi afferenti al percorso fra Cerignola stazione e Cerignola Città sono comprese anche le tasse di carico e scarico, i trasporti previsti in questo comma si considerano come in servizio cumulativo colla stazione di Cerignola Città per quanto riguarda l'applicazione del diritto fisso.

Esso quindi si riscuote nella misura della metà a favore della Ferrovia Grignasco-Coggiola, e nella misura stabilita dall'Ordine di Servizio N. 119-1895 ex R. A. e dell'Istruzione N. 83-1895 ex R. M. a favore della Rete dello Stato.

20. — *Tasse minime e prezzi minimi.* — Le tasse minime per spedizione si applicano:

a) *per intero*, per la Rete dello Stato, e per la linea Cerignola Stazione-Cerignola Città;

b) *per metà*, per la Ferrovia Grignasco-Coggiola, per la Ferrovia Santhià-Biella e per il percorso sulle linee della Società Veneta.

Relativamente poi alla Società Veneta si avverte che i prezzi minimi da applicarsi per le spedizioni tassabili con le tariffe speciali G. V., N. 2, 3, ecc., sono di L. 0.40.

21. — *Sopratassa a favore della Ferrovia Grignasco-Coggiola.* — A termini dell'atto di concessione della Ferrovia Grignasco-Coggiola, sarà applicata a favore della Ferrovia stessa, su tutte le spedizioni in servizio cumulativo, una sopratassa corrispondente alla metá del diritto fisso stabilito dalle rispettive tariffe.

Agli effetti di tale sopratassa il diritto fisso dovrà sempre essere considerato integralmente e senza tener conto degli eventuali abbuoni delle quote di carico e scarico.

La sovratassa in parola verrà computata colle stesse norme stabilite per l'applicazione del diritto fisso.

22. — *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi ed a carro completo nelle stazioni della Rete dello Stato, è estesa anche ai mittenti e destinatari delle merci stesse nelle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola, ed in quelle della Società Veneta.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Tale facoltà non è invece estesa ai mittenti e destinatari nelle stazioni della Ferrovia Santhià-Biella e nella stazione di Cerignola Città, poichè in tali località le operazioni di carico e scarico di tutte le merci, a qualunque classe appartengono, sono eseguite dalla Ferrovia.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata dalle rispettive Tariffe.

23. — *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

E' fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio, e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domiclio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse stata riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile que-

st'ultima, ove non sia possibile conseguirne l' incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che la detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od all'omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi, a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle Tariffe, le stazioni d'arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale d'accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'articolo 128 delle citate Tariffe pei casi di interruzioni di linee.

24. — *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

25. — *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* Per quanto riguarda le spese anticipate, gli assegni, le riserve in caso di mancanze od avarìe, gli accertamenti di anormalità o di abusi, i documenti e le formalità doganali, la modificazione al contratto di trasporto, le prescrizioni sanitarie, le giacenze, la piombatura dei carri, ecc. valgono anche nei rapporti colla Ferrovia Grignasco-Coggiola, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

26. — *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio, sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Ammini-

strazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio, per le spedizioni in porto assegnato.

Nelle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola, non esiste per ora, il servizio di presa e consegna a domicilio.

27. — *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla Ferrovia Grignasco-Coggiola e destinati a stazioni delle Amministrazioni italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta Ferrovia per la stazione di Grignasco, oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra le Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamnete sarà fatto per i trasporti in senso inverso. Riguardo ai trasporti internazionali da e per le stazioni interne della Ferrovia Grignasco-Coggiola, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione di Grignasco (Stato) e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) Se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Grignasco (Stato), se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della Ferrovia Grignasco-Coggiola, e ciò anche se il trasporto ha luogo pel percorso contemplato dalla Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne, estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene invece dalla Ferrovia Grignasco-Coggiola ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso la stazione di Grignasco ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura;

c) i trasporti esclusi dalla convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinunzia alle condizioni della me-

desima, possono effettuarsi in servizio cumulativo, con la Ferrovia Grignasco-Coggiola, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta Ferrovia. Per altro siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il carteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Grignasco (Stato) ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Grignasco e rispettivamente i transiti di confine, si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti e sulla tassa di transito dovuti di conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

28. — *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di Grignasco incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, per il carteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola, a seconda delle istruzioni che ri riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note d'affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno ad seguirsi le norme in vigore.

29. — *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta, e che, sebbene carteggiati regolarmernte, pervenissero in seguito ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire collo stesso documento per la via chilometricamente

più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere le tasse dovute, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione comeper gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazicne, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni, e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

30. *Scambio del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dalla Convenzione, e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano colle altre Ferrovie Secondarie Italiane.

I veicoli della Ferrovia Grignasco-Coggiola portano la sigla F. G. C.

Per quanto riguarda il trattamento dei carri della detta Ferrovia valgono le norme in vigore pei veicoli delle Ferrovie Secondarie allacciate alla Rete dello Stato.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, N. 9, del 2 luglio 1907, circa gli avvisi mod. G. 99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni, da inviarsi alla Sezione Noli e Servizi cumulativi a Bologna.

I carri della Ferrovia Grignasco-Coggiola potranno utilizzarsi nel ritorno solo con spedizioni dirette a stazioni della Rete dello Stato in direzione di Grignasco, ed a quelle della Ferrovia proprietaria.

E' vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti, o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati ai trasporti di derrate alimentari.

31. — *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico dei carri che debbono transitare dall'una all'altra Ferrovia, passeranno in servizio cumulativo insieme a questi, dovendo, in tal caso, essere considerati come parti integranti dei carri stessi.

Per il trattamento dei copertoni e degli attrezzi di carico della Ferrovia Grignasco-Coggiola, le stazioni si atterranno alle prescrizioni in vigore per quelli delle altre Amministrazioni ferroviarie italiane che hanno servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato.

32. — *Lavaggio e disinfezione dei carri — Penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di Polizia Veterinaria, al lavaggio ed, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame o di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione comune di Grignasco, deve essere accertato in contradditorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio e di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione

stessa, tanto pei carri di ritorno della Ferrovia Grignasco-Coggiola, quanto per quelli di quest'ultima Ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato. In tali casi la stazione di Grignasco deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, mod. *H*-111 da inviarsi alla Sezione Noli e Servizi Cumulativi in Bologna ed alla Direzione della Ferrovia Grignasco-Coggiola in Grignasco.

Per i carri restituiti carichi in destinazione di una o più stazioni poste oltre quella di transito di Grignasco, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione, dev'essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficiente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati per trasporto di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi ed alle penalità stabilite dalla Convenzione.

33. — *Gestione contabile al transito.* — La stazione di Grignasco come stazione di transito colla Ferrovia Grignasco-Coggiola, dovrà per la tenuta della relativa gestione contabile e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nella parte terza delle Norme per la contabilità dei prodotti dell'ex R M., (ediz. luglio 1891) e successive modificazioni, nonchè alle particolari istruzioni che verranno al riguardo impartite dai competenti Controlli.

34. — *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici dell'altra, per cose attinenti al servizio cumulativo e gli annessi documenti, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgano le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle Ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati *A* e *B*, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie secondarie, nella parte « Servizi cumulativi, ecc. » delle Tariffe N. 1 e 11 G. V. e nel Volume « Norme di servizio cumulativo con Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1902) ».

Inoltre al nome della stazione di Grignasco, risultante a pag. 38 dell'Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (edizione gennaio 1901) dovrà essere aggiunto il richiamo ***** praticando in calce alla pagina stessa l'annotazione:

***** *Stazione di allacciamento colla Ferrovia Grignasco-Coggiola.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A *all'Ordine di Servizio N. 119 - 1908.*

Distanze chilometriche dalle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola, al transito di Grignasco, servizi cui le stazioni medesime sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.

Esercizio della linea "Grignasco - Coggiola"

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino - Schio - Arsiero), Ferrovia Santhià - Biella e linea Cerignola Stazione - Cerignola Città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate						Impianti fissi							Distanze dal transito di Grignasco
								Piani caricatori		Bilancia a ponte		Grue fisse			
		Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità Acc.	Piccola Velocità Ord.	Veicoli e bestiame	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	
Serravalle Sesia	Grignasco-Coggiola	V.	B.	G.	A.	P.	V.B.	—	—	—	—	—	—	—	3
Crevacuore Sostegno . .	Grignasco-Coggiola	V.	B.	G.	A.	P.	V.B.	—	—	—	—	—	—	—	9
Pianceri Mosso	Grignasco-Coggiola	V.	B.	G.	A.	P.	V.B.	—	—	—	—	—	—	—	11
Coggiola	Grignasco-Coggiola	V.	B.	G.	A.	P.	V.B.	—	—	—	—	—	—	—	15

Allegato B *all' Ordine di Servizio N. 119 - 1908.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Amministrazione e linea alle quali appartengono	Transiti punti d'allacciamento alla Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B.		Tariffa militare		Bagagli base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. (*)
				1ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe	
			km.					
Serravalle Sesia . .	Ferrovia Grignasco–Coggiola	Grignasco	3	0.15	0.10	0.10	0.05	0.678
Crevacuore Sostegno .			9	0.45	0.30	0.20	0.15	2.034
Pianceri Mosso . . .			11	0.55	0.40	0.25	0.20	2.486
Coggiola			15	0.75	0.50	0.35	0.25	3.390

(*) La tassa minima per spedizione è di L. 0.35.

N.B. — I prezzi suindicati di 1ª classe sono da applicarsi ai viaggiatori fruenti - sulle linee dello Stato - della 1ª e della 2ª classe. Per i viaggiatori in 3ª classe sulle Ferrovie dello Stato, valgono i prezzi di 2ª classe per il percorso sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola.

Allegato C *all'Ordine di Servizio N. 119 – 1908.*

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice in servizio cumulativo colla Ferrovia Grignasco-Coggiola.

da	a	Via	Ripartizione	Treni diretti o promiscui			Treni omnibus		
o viceversa				I. F.F. Stato / I. F. G. C.	II. F.F. Stato / I. F. G. C.	III. F.F. Stato / II. F. G. C.	I. F.F. Stato / I. F. G. C.	II. F.F. Stato / I. F. G. C.	III. F.F. Stato / II. F. G. C.
Torino P.N.	Serravalle Sesia	Gattinara	Stato	12.65	8.85	5.80	11.55	8.10	5.20
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	12.90	9.10	6.00	11.80	8.35	5.40
	Crevacuore Sostegno		Stato	12.65	8.85	5.80	11.55	8.10	5.20
			F. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	13.40	9.60	6.30	12.30	8.85	5.70
	Pianceri Mosso		Stato	12.65	8.85	5.80	11.55	8.10	5.20
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	13.55	9.75	6.40	12.45	9.00	5.80
	Coggiola		Stato	12.65	8.85	5.80	11.55	8.10	5.20
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	13.85	10.05	6.60	12.75	9.30	6.00
Torino P.S.	Serravalle Sesia	Gattinara	Stato	12.05	8.40	5.50	11.00	7.70	4.95
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	12.30	8.65	5.70	11.25	7.95	5.15
	Crevacuore Sostegno		Stato	12.05	8.40	5.50	11.00	7.70	4.95
			F. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	12.80	9.15	6.00	11.75	8.45	5.45

da	a o viceversa	Via	Ripartizione	Treni diretti o promiscui: I. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni diretti o promiscui: II. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni diretti o promiscui: III. F. F. Stato / II. F. G. C.	Treni omnibus: I. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni omnibus: II. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni omnibus: III. F. F. Stato / II. F. G. C.
Segue **Torino P.S.**	Pianceri Mosso . .	Gattinara	Stato	12.05	8.40	5.50	11.00	7.70	4.95
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	12.95	9.30	6.10	11.90	8.60	5.55
	Coggiola		Stato	12.05	8.40	5.50	11.00	7.70	4.95
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	13.25	9.60	6.30	12.20	8.90	5.75
Chivasso	Serravalle Sesia . .	Gattinara	Stato	9.20	6.40	4.20	8.40	5.90	3.80
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	9.45	6.65	4.40	8.65	6.15	4.00
	Crevacuore Sostegno.		Stato	9.20	6.40	4.20	8.40	5.90	3.80
			F. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	9.95	7.15	4.70	9.15	6.65	4.30
	Pianceri Mosso . .		Stato	9.20	6.40	4.20	8.40	5.90	3.80
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	10.10	7.30	4.80	9.30	6.80	4.40
	Coggiola		Stato	9.20	6.40	4.20	8.40	5.90	3.80
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	10.40	7.60	5.00	9.60	7.10	4.60
Santhià	Serravalle Sesia . .	Gattinara	Stato	5.35	3.70	2.45	4.90	3.45	2.20
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	5.60	3.95	2.65	5.15	3.70	2.40

da	a o viceversa	Via	Ripartizione	Treni diretti o promiscui I. F. F. Stato I. F. G. C.	 II. F. F. Stato I. F. G. C.	 III. F. F. Stato II. F. G. C.	Treni omnibus I. F. F. Stato I. F. G. C.	 II. F. F. Stato I. F. G. C.	 III. F. F. Stato II. F. G. C.
Segue **Santhià**	Crevacuore Sostegno.	Gattinara	Stato	5.35	3.70	2.45	4.90	3.45	2.20
			F. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	6.10	4.45	2.95	5.65	4.20	2.70
	Pianceri Mosso. . .		Stato	5.35	3.70	2.45	4.90	3.45	2.20
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	6.25	4.60	3.05	5.80	4.35	2.80
	Coggiola.		Stato	5.35	3.70	2.45	4.90	3.45	2.20
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	6.55	4.90	3.25	6.10	4.65	3.—
Milano C.	Serravalle Sesia . .	Novara	Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	10.95	7.80	5.05	10.35	7.35	4.75
	Crevacuore Sostegno.		Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55
			G. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	11.45	8.30	5.35	10.85	7.85	5.05
	Pianceri Mosso. . .		Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	11.60	8.45	5.45	11.00	8.00	5.15
	Coggiola.		Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	11.90	8.75	5.65	11.30	8.30	5.35

da	a	Via	Ripartizione	Treni diretti o promiscui: I. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni diretti o promiscui: II. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni diretti o promiscui: III. F. F. Stato / II. F. G. C.	Treni omnibus: I. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni omnibus: II. F. F. Stato / I. F. G. C.	Treni omnibus: III. F. F. Stato / II. F. G. C.
o viceversa									
Vercelli . .	Serravalle Sesia . .	Novara	Stato	6.95	4.90	3.15	6.70	4.70	3.05
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	7.20	5.15	3.35	6.95	4.95	3.25
	Crevacuore Sostegno		Stato	6.95	4.90	3.15	6.70	4.70	3.05
			F. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	7.70	5.65	3.65	7.45	5.45	3.55
	Pianceri Mosso. . .		Stato	6.95	4.90	3.15	6.70	4.70	3.05
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	7.85	5.80	3.75	7.60	5.60	3.65
	Coggiola		Stato	6.95	4.90	3.15	6.70	4.70	3.05
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	8.15	6.10	3.95	7.90	5.90	3.85
Novara . . .	Serravalle Sesia . .	—	Stato	..	..	..	4.20	2.95	1.90
			F. G. C.	..	..	..	0.25	0.25	0.20
			Totale	..	..	..	4.45	3.20	2.10
	Crevacuore Sostegno		Stato	..	..	..	4.20	2.95	1.90
			F. G. C.	..	..	..	0.75	0.75	0.50
			Totale	..	..	..	4.95	3.70	2.40
	Pianceri Mosso . .		Stato	..	..	..	4.20	2.95	1.90
			F. G. C.	..	..	..	0.90	0.90	0.60
			Totale	..	..	..	5.10	3.85	2.50

da o viceversa	a	Via	Ripartizione	Treni di lusso o promiscui			Treni omnibus		
				I. F. F. Stato I. F. G. C.	II. F. F. Stato I. F. G. C.	III. F. F. Stato II. F. G. C.	I. F. F. Stato I. F. G. C.	II. F. F. Stato I. F. G. C.	III. F. F. Stato II. F. G. C
Segue **Novara**	Coggiola	—	Stato	..	..	..	4.20	2.95	1,90
			F. G. C.	..	..	..	1.20	1.20	0.80
			Totale	..	..	..	5.40	4.15	2.70
Arona	Serravalle Sesia . .	Romagnano	Stato	4.85	3.35	2.25	4.45	3.10	2.—
			F. G. C.	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20
			Totale	5.10	3.60	2.45	4.70	3.35	2.20
	Crevacuore Sostegno		Stato	4.85	3.35	2.25	4.45	3.10	2.—
			F. G. C.	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50
			Totale	5.60	4.10	2.75	5.20	3.85	2.50
	Pianceri Mosso . .		Stato	4.85	3.35	2.25	4.45	3 10	2.—
			F. G. C.	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60
			Totale	5.75	4.25	2.85	5.35	4.—	2.60
	Coggiola		Stato	4.85	3.35	2.25	4.45	3.10	2.—
			F. G. C.	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80
			Totale	6.05	4.55	3.05	5.65	4.30	2.80
Romagnano Sesia	Serravalle Sesia . .	—	Stato	..	..	..	0.95	0.65	0.45
			F. G. B.	..	..	..	0.25	0.25	0.20
			Totale	..	..	..	1.20	0.90	0.65
	Crevacuore Sostegno		Stato	..	..	..	0.95	0.65	0.45
			F. G. C.	..	..	..	0.75	0.75	0.50
			Totale	..	..	..	1.70	1.40	0 95

da	a o viceversa	Via	Ripartizione	Treni diretti o promiscui I. F. F. Stato I. F. G. C.	 II. F. F. Stato I. F. G. C.	 III. F. F. Stato II. F. G. C.	Treni omnibus I. F. F. Stato I. F. G. C.	 II. F. F. Stato I. F. G. C.	 III. F. F. Stato II. F. G. C.
Segue **Romagnano Sesia.**	Pianceri Mosso. . .	—	Stato	..	..	..	0.95	0.65	0.45
			F. G. C.	..	..	..	0.90	0.90	0.60
			Totale	..	..	..	1.85	1.55	1.05
	Coggiola. . . .		Stato	..	..	..	0.95	0.65	0.45
			F. G. C.	..	..	..	1.20	1.20	0.80
			Totale	..	..	..	2.15	1.85	1.25

Allegato D *all'Ordine di Servizio N. 119 - 1908.*

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di andata-ritorno normali in servizio cumulativo colla Ferrovia Grignasco-Coggiola.

da o viceversa	a	Via	Ripartizione	I. F.F. Stato I. F.G.C.	II. F.F. Stato I. F G C.	III. F.F. Stato II. F.G.C
Torino P. N.	Serravalle Sesia . .	Gattinara	Stato	17.35	12.15	7.85
			F. G. C.	0.40	0 40	0.25
			Totale	17.75	12.55	8.10
	Crevacuore Sostegno.		Stato	17.35	12 15	7.85
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	18.45	13.25	8.55
	Pianceri Mosso. . .		Stato	17.35	12.15	7.85
			G. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	18.70	13.50	8.70
	Coggiola.		Stato	17.35	12.15	7.85
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	19.15	13.95	9.00
Torino P. S.	Serravalle Sesia . .	Gattinara	Stato	16.55	11.60	7.50
			F. G. C.	0.40	0.40	0.25
			Totale	16.95	12.00	7.75
	Crevacuore Sostegno.		Stato	16.55	11 60	7.50
			G. C. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	17.65	12.70	8.20

da o viceversa	a	Via	Ripartizione	I. F. F. Stato / I. F. G. C.	II. F. F. Stato / I. F. G. C.	III. F. F. Stato / II. F. G. C.
Segue Torino P. S. .	Pianceri Mosso . . .	Gattinara	Stato	16 55	11 60	7.50
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	17.90	12.95	8.35
	Coggiola		Stato	16.55	11.60	7.50
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	18.35	13.40	8.65
Chivasso	Serravalle Sesia . .	Gattinara	Stato	12.80	8.95	5.80
			F. G. C.	0.40	0.40	0 25
			Totale	13 20	9.35	6.05
	Crevacuore Sostegno.		Stato	12.80	8.95	5.80
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	13.90	10.05	6.50
	Pianceri Mosso. . .		Stato	12.80	8.95	5.80
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	14.15	10.30	6.65
	Coggiola.		Stato	12.80	8.95	5.80
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	14.60	10.75	6.95
Santhià.	Serravalle Sesia . .	Gattinara	Stato	7.55	5.30	3.40
			F. G. C.	0.40	0.40	0.25
			Totale	7.95	5.70	3.65

da	a o viceversa	Via	Ripartizione	I F. F. Stato I. F. G. C.	II. F. F. Stato I. F. G. C.	III. F. F. Stato II. F. G. C.
Segue **Santhià**	Crevacuore Sostegno	Gattinara	Stato	7.55	5.30	3.40
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	8.65	6.40	4.10
	Pianceri Mosso. . .		Stato	7.55	5.30	3.40
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	8.90	6 65	4.25
	Coggiola		Stato	7.55	5.30	3.40
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	9.35	7.10	4.55
Milano C.	Serravalle Sesia . .	Novara	Stato	15.10	10.60	6.85
			F. G. C.	0.40	0.40	0.25
			Totale	15.50	11.00	7.10
	Crevacuore Sostegno		Stato	15.10	10.60	6.85
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	16.20	11.70	7.55
	Pianceri Mosso. . .		Stato	15.10	10 60	6.85
			F. G. G.	1.35	1.35	0 85
			Totale	16.45	11.95	7.70
	Coggiola		Stato	15.10	10 60	6.85
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	16.90	12.40	8.00

da	a	Via	Ripartizione	I. F. F. Stato / I. F. G. C.	II. F. F. Stato / I. F. G. C.	III. F. F. Stato / II. F. G. C.
o viceversa						
Vercelli	Serravalle Sesia . .	Novara	Stato	10.05	7.05	4.55
			F. G. C.	0.40	0.40	0.25
			Totale	10.45	7.45	4.80
	Crevacuore Sostegno		Stato	10.05	7.05	4.55
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	11.15	8 15	5.25
	Pianceri Mosso. . .		Stato	10.05	7.05	4.55
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	11.40	8 40	5.40
	Coggiola		Stato	10.05	7.05	4.55
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	11.85	8 85	5.70
Novara	Serravalle Sesia . .	—	Stato	6.25	4.40	2 85
			F. G. C.	0.40	0.40	0.25
			Totale	6.65	4.80	3.10
	Crevacuore Sostegno		Stato	6.25	4.40	2.85
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	7.35	5.50	3.55
	Pianceri Mosso . .		Stato	6.25	4 40	2.85
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	7.60	5.75	3.70

da	a o viceversa	Via	Ripartizione	I F. F. Stato I. F. G. C.	II. F. F. Stato I. F. G. C.	III. F. F. Stato II F. G. C.
Segue Novara. . . .	Coggiola	—	Stato	6.25	4.40	2.85
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	8 05	6.20	4 —
Arona	Serravalle Sesia . .	Romagnano	Stato	6.85	4.80	3 10
			F. G. C.	0.40	0 40	0 25
			Totale	7.25	5.20	3.35
	Crevacuore Sostegno		Stato	6.85	4.80	3.10
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	7.95	5 90	3.80
	Pianceri Mosso. . .		Stato	6 85	4.80	3.10
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	8 20	6.15	3.95
	Coggiola		Stato	6.85	4 80	3.10
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	8.65	6 60	4.25
Romagnano Sesia	Serravalle Sesia . .	—	Stato	1.40	0.95	0.65
			F. G. C.	0.40	0.40	0.25
			Totale	1.80	1.35	0.90
	Crevacuore Sostegno		Stato	1.40	0 95	0.65
			F. G. C.	1.10	1.10	0.70
			Totale	2.50	2.05	1.35

da	a	Via	Ripartizione	I. F. F. Stato / I F. G. C.	II. F. F. Stato / I. F. G. C.	III. F. F. Stato / II. F. G. C.
o viceversa						
Segue **Romagnano Sesia.**	Pianceri Mosso. . .	—	Stato	1.40	0.95	0.65
			F. G. C.	1.35	1.35	0.85
			Totale	2.75	2.30	1.50
	Coggiola.		Stato	1.40	0.95	0.65
			F. G. C.	1.80	1.80	1.15
			Totale	3.20	2.75	1.80

Ordine di Servizio N. 120.

(SERVIZIO VII)

Estensione del servizio viaggiatori, bagagli e cani nella fermata di Mestrino.

La fermata di Mestrino, sulla linea Milano–Venezia, attualmente ammessa con determinate restrizioni al servizio dei viaggiatori e dei bagagli, a datare dal 16 and., viene abilitata senza limitazioni al completo servizio viaggiatori, bagagli e cani in servizio interno e cumulativo italiano.

In relazione a quanto sopra, a pagina 45 del volume « Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche (ediz. Gennaio 1901) », di fronte al nome della fermata di Mestrino, si dovranno togliere, rispettivamente nelle colonne dei viaggiatori e dei bagagli, i richiami (8) e (9) sopprimendo le corrispondenti note in calce

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 121.

(SERVIZIO X-XI)

Sagoma limite speciale per la linea Palermo-Marsala–Trapani.

Il relazione alle condizioni speciali di alcune opere d'arte esistenti lungo la linea Palermo (Lolli) Marsala-Trapani, i veicoli ed i carichi destinati a circolare su tale linea devono essere compresi entro la sagoma *speciale* rappresentata dal disegno allegato al presente.

Per l'applicazione di questa sagoma limite speciale val-

gano le stesse norme per la sagoma *normale* in uso sulle ferrovie italiane.

Sulla linea Palermo-Marsala-Trapani non possono essere ammessi veicoli con passo rigido superiore a m. 5.00; nessuna limitazione speciale vi è invece per l'ammissione dei veicoli ad assi radiali od a carrelli.

La distanza degli assi estremi nei veicoli ad assi radiali può quindi raggiungere m. 10 e la distanza fra i perni dei carrelli nei veicoli a carrelli resta illimitata.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 88.

(Servizio VII)

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A partire dal 10 maggio 1908 la stazione di Cengio è stata ammessa alla vendita dei permessi d'entrata di 2ª categoria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

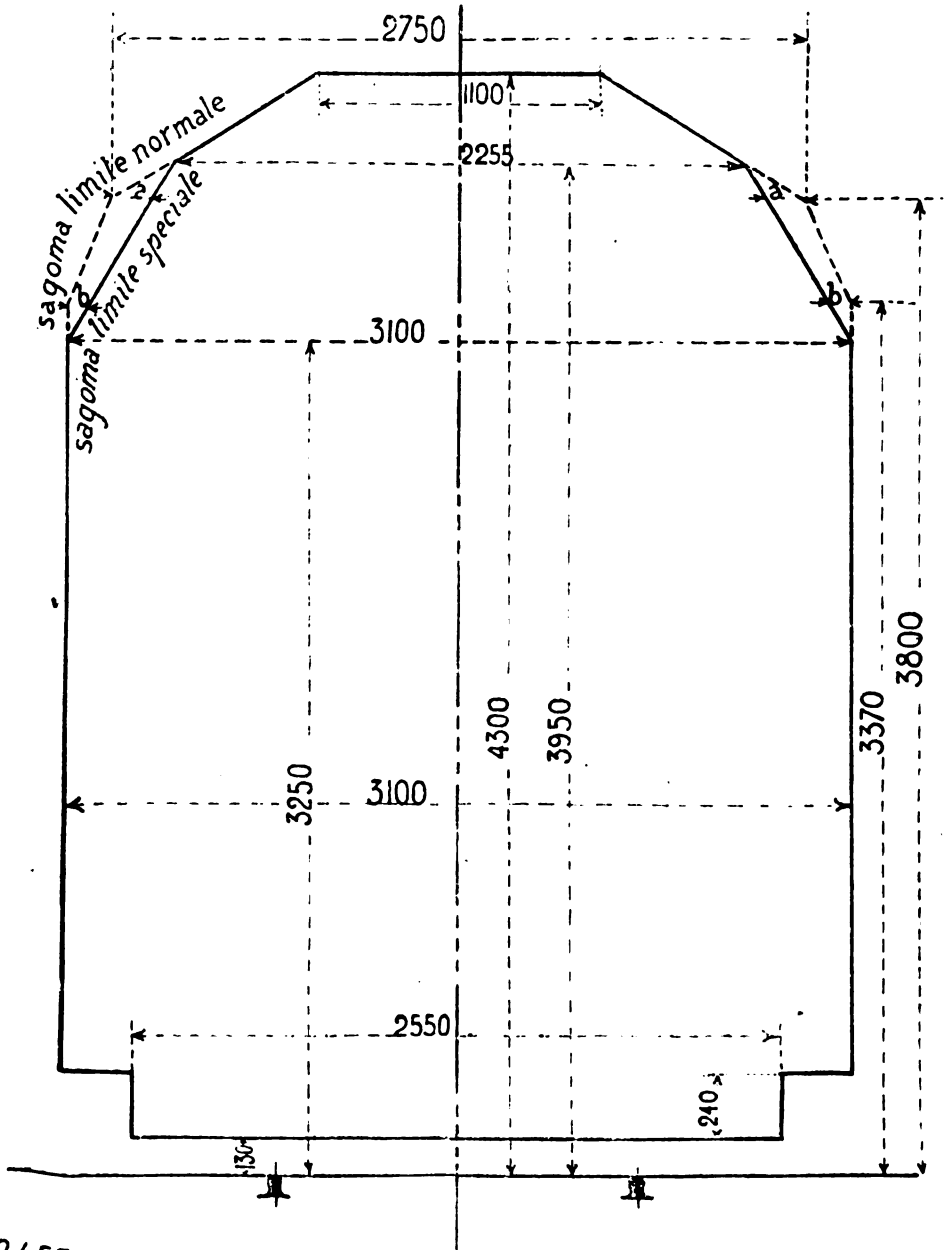
Circolare N. 91.

(Servizio VII)

Istruzione per il servizio dei deviatori.

Per provvederne il personale di nuova assunzione, è stata ristampata « *L'istruzione per il servizio dei deviatori* », e con l'occasione vi sono state comprese le disposizioni già date con la Circolare (VII) N. 7-1907 e con gli Ordini di servizio N. 67-1906 e 52-1907, e si sono inoltre chiarite le attribuzioni

SAGOMA LIMITE SPECIALE

per la linea PALERMO-MARSALA-TRAPANI

dei capi deviatori e capi manovra per quanto riguarda la visita ai deviatoi e le comunicazioni relative al ricevimento dei treni.

Per mettere poi in grado gli agenti che sono provvisti delle precedenti edizioni (1905 e 1906) di eseguire le occorrenti varianti, queste sono state riunite in apposita appendice.

I capi stazione dovranno assicurarsi che il personale dipendente sia in possesso dell'appendice stessa e all'occorrenza, dovranno anche provvedere perchè siano praticate le opportune varianti e correzioni.

Tanto l'istruzione quanto l'appendice dovranno essere richieste ai Magazzini stampe nei modi d'uso, ma non prima del 30 maggio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 95.

(SERVIZIO X).

Sagoma limite speciale per la linea Palermo-Marsala-Trapani.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 121 si porta a conoscenza del personale interessato che secondo i progetti costruttivi, soddisfano alla sagoma limite speciale per la linea Palermo-Marsala-Trapani i seguenti veicoli:

1° Le carrozze, i bagagliai ed i carri della ex Sicula Occidentale;

2° Tutti i carri delle Ferrovie dello Stato, ad eccezione dei seguenti:

Carri scuderia	Ge^v	213009	a	213015
» »	Ge^v	213016	a	213026
» »	Ge	213187	a	213192
» per trasporto equipaggi	He	318106	a	318117
» » »	He	346100	a	346105
Carro refrigerante . .	Hg		348100	

3° Tutte le carrozze e bagagliai della ex Rete Sicula, ad eccezione dei seguenti:

Scr		210	
AIc	18200	a	18203
BIc	28400	a	28404
CIc	42000	a	42017
ABIc	58200	a	58203
ADIc	69000	a	69008
ABDIc	69600	a	69620

Ogni altro veicolo che debba percorrere la linea Palermo-Marsala-Trapani dovrà essere previamente verificato onde constatare che soddisfi anche alla sagoma limite speciale per tale linea. Dovranno pure essere verificati i veicoli che, secondo quanto sopra si disse, sono ammessi sulla Palermo-Marsala-Trapani, quando si abbia motivo di dubitare che a cagione di modificazioni o di deformazioni del veicolo o del carico, non sia soddisfatta la condizione speciale per l'ammissione.

I trasporti provenienti da ferrovie private italiane e destinati a stazioni della Palermo-Marsala-Trapani, dovranno essere verificati alla stazione di transito sulla nostra Rete, e rifiutati se non soddisfano alla sagoma speciale di tale linea. I trasporti provenienti dall'estero, fino a nuove disposizioni, dovranno essere verificati ed eventualmente trasbordati nella stazione di Palermo.

La necessità di verificare in altre stazioni all'infuori di quella di Palermo, dei veicoli destinati a stazioni della Palermo-Marsala-Trapani non presentandosi che raramente, non è necessario l'impianto di sagome limiti speciali, potendosi in caso di bisogno servirsi delle sagome normali, mediante opportuni adattamenti e confronti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 115.

(SERVIZIO VIII)

Riattivazione della tariffa locale N. 419 - P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1906)

La tariffa locale N. 419 P. V. per i trasporti di *bozzoli morti* e *sgorboni vuoti* viene riattivata per il periodo dal 1° giugno al 31 agosto 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 89.

(SERVIZIO VIII).

Mostra zootecnica in Eboli.

In occasione della Mostra suindicata dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per il trasporto del bestiame, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 21 al 31 maggio 1908.

TRASPORTI DEL BESTIAME.

Andata: dal 21 al 26 maggio 1908.
Ritorno: dal 24 al 31 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 90.

(SERVIZIO VIII)

1° Congresso internazionale contro il duello in Budapest.

In occasione del Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 25 maggio al 5 giugno 1908;
Ritorno: dal 4 al 15 giugno detto.

L'applicazione dei ribassi della Concessione speciale I si intende ammessa pei viaggi dei congressisti in destinazione delle stazioni di Cormons, o Venezia, o Ancona o S. Giorgio di Nogaro (Società Veneta) e ritorno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 92.

(SERVIZIO VIII)

Feste a Torino.

In occasione delle feste che si terranno a Torino nella seconda quindicina del corrente mese, le stazioni ed agenzie, comprese nel raggio di 200 chilometri circa da Torino e *designate nell'annesso elenco*, dovranno rilasciare verso semplice richiesta dei viaggiatori, ed *individualmente*, un biglietto di andata e ritorno per Torino mod. I-202, insieme ad una carta di riconoscimento con annessi scontrini valevoli per l'ingresso a prezzo ridotto ai recinti delle feste.

I prezzi ridotti dei biglietti speciali di andata e ritorno per Torino, ed i relativi istradamenti, saranno indicati a ciascuna stazione dal Controllo Prodotti, con apposita nota. Oltre il prezzo del biglietto si dovrà riscuotere la tassa fissa di L. 1 per la Carta d'ingresso.

Queste Carte, previamente bollate con timbro a secco, saranno fornite, dagli Uffici di Controllo, a tutte le stazioni ed agenzie nominate nell'elenco suddetto.

La vendita dei biglietti dovrà essere iniziata il giorno 24 *maggio* corrente e continuata fino a tutto il giorno 31. I biglietti avranno la validità di 10 giorni, compreso quello dell'acquisto.

Sui biglietti mod. I-202 e sulle relative matrici, come pure sui biglietti speciali a serie fissa di cui saranno provviste le stazioni principali, sarà da citarsi il numero della Carta d'ingresso, ed anche su quest'ultima dovrà essere apposto, nell'interno della copertina, il bollo della stazione distributrice, nonchè la indicazione del numero del biglietto ferroviario corrispondente.

Non è ammesso il rilascio del biglietto per Torino senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, della Carta d'ingresso, e quindi ad ogni biglietto a prezzo ridotto distribuito per Torino dovrà corrispondere una Carta d'ingresso.

Questa Carta, munita della firma del titolare, dovrà essere esibita, tanto nel viaggio di andata, quanto in quello di ritorno, ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto a prezzo ridotto.

Nel viaggio di ritorno basterà sia presentata la sola copertina della Carta, che sarà poi ritirata dalla stazione definitiva d'arrivo.

All'inizio del viaggio di ritorno, i biglietti dovranno essere presentati alla stazione od alle agenzie di Torino, per la prescritta bollatura. Non occorre invece sui biglietti medesimi alcuna certificazione da parte del Comitato delle feste.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi

dai *treni direttissimi*, ed i portatori dei biglietti di 3ª classe sono esclusi anche dai *treni diretti*.

Tutti i biglietti di cui trattasi dànno facoltà di effettuare una fermata intermedia, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, sotto l'osservanza delle modalità stabilite dall'Allegato 7 alle Tariffe, avvertendo però che la durata della fermata è limitata soltanto dalla validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Torino, iniziati in tempo utile, possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità del biglietto, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fruire della fermata intermedia.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Pei viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite dal fascicolo delle concessioni speciali.

Le Carte d'ingresso saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto primo del modulo I-213, con apposita intestazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato alla Circolare N. 92.

Stazioni abilitate alla vendita dei biglietti speciali di andata e ritorno per TORINO.

STAZIONI	STAZIONI	STAZIONI
Abbiategrasso	Balzola	Borgomanero
Acquasanta	Balzola Martinetta	Borgone
Acqui	Bandito	Borgoratto
Agliano Cast. G.	Barbianello	Borgo S. Dalmazzo
Airasca	Bardonecchia	Borgo S. Martino
Alba	Barge	Borgosesia
Albate Camerlata	Bastia Mondovì	Borgo Ticino
Albenga	Baveno	Borgo Vercelli
Albissola Capo	Beaulard	Borzoli
Albizzate	Beinette	Boves
Alessandria (ed agenzie)	Belgioioso	Bra
Alice Belcolle	Belgirate	Brandizzo
Alpignano	Bellinzago	Bressana Argine
Annone	Bergamasco	Bressana Bottarone
Aosta	Bergamo (od Agenzie)	Bricherasio
Arcore	Bergeggi	Briona
Arena Po	Besnate	Broni
Arenzano	Besozzo	Bruno
Arnaz	Beura	Buronzo
Arona	Bianzè	Busalla
Arquata Scrivia	Bibiana	Busca
Asigliano	Bistagno	Bussoleno
Asti	Bolzaneto	Busto Arsizio
Avigliana	Borghetto S. Spir.	Cairo Montenotte
Bagnasco	Borgio Verezzi	Calamandrana
Bagnolo Piemonte	Borgofranco	Calciavacca
Baldichieri Tigliole	Borgo Lavezzaro	Calolzio Olginate

STAZIONI	STAZIONI	STAZIONI
Caltignaga	Castelrosso	Como S. Giov.
Calusco	Castel S. Giovanni	Condove
Caluso	Cava Carbonara	Cornigliano L.
Cambiano Santena	Cavallerleone	Corsico
Camnago	Cavallermaggiore	Corteolona
Campiglione Fenile	Cava Manara	Costigliole d'Asti
Campoligure	Cavaria Oggiona	Costigliole (Motta di)
Candia Canavese	Celle L.	Costigliole Saluzzo
Candia Lomellina	Cengio	Crescentino
Candiolo	Centallo	Cressa Fontaneto
Canelli	Cercenasco	Crugnola Cimbro
Cantalupo Castellazzo	Ceriale	Crusinallo
Cantù Asnago	Cernusco Merate	Cucciago
Carimate	Certosa	Cuneo
Carisio	Cervignasco	Cureggio
Carmagnola	Ceva	Cuzzago
Carru	Chambave	Dego
Casale Monferrato	Chatillon	Desio
Casale Popolo	Cherasco	Domodossola
Casalpusterlengo	Chiasso	Donnaz
Cassano d'Adda	Chieri	Fara
Cassine	Chignolo Po	Farigliano
Castagnole Lanze	Chiomonte	Felizzano
Casteggio	Chivasso	Ferrania
Castelalfero	Cisano Caprino B.	Ferrera Lomellina
Castel d'Agogna	Civalleri Canale	Finalmarina
Castellaro	Codogno	Fontanetto Po
Castelletto Ticino	Cogoleto	Fossano
Castellino Tanaro	Collegno	Frugarolo
Castelnuovo Balbo	Comignago	Gaggiano

STAZIONI	STAZIONI	STAZIONI
Gallarate	Lesmo	Mergozzo
Gamalero	Limito	Mignanego
Gambolò Remondò	Limone	Milano C. (ed Agenzia Gondrand)
Garbagna	Lissone Muggiò	Miradolo
Garessio	Livorno Vercellese	Modane
Garlasco	Loano	Molare
Gattinara	Locate Triulzi	Molini d'Isola
Gazzada	Lodi	Monbaldone
Genova P. P. (ed A-genzia Gondrand).	Lomello	Mombaruzzo
Ghemme	Luino	Momo
Giarole	Lungavilla	Moncalieri
Gozzano	Luserna S. Giov.	Moncalvo
Granara	Maccagno	Monchiero Dogliani
Gravellona Toce	Macherio	Mondovì
Grignasco	Maddalene	Mongiardino
Groppello Cairoli	Madonna della Scala	Montalto Dora
Hône Bard	Madonna del Pilone	Montanaro
Incisa Belbo	Magenta	Montechiaro Denice
Iselle di Trasquera	Maggianico	Montegrosso
Isola d'Asti	Manta	Monticello d'Alba
Isola del Cantone	Mapello Ambivere	Montjovet
Ispra	Margarita	Monza
Ivrea	Meana	Morano sul Po
Lagnasco	Mede	Moretta
Laveno Monbello	Meina	Mortara
Lecco	Mele	Motta S. Damiano
Leggiuno Monvalle	Melegnano	Musocco
Legnano	Melzo	Mussotto
Lesa	Merana	Narzole
	Mercenasco	

STAZIONI	STAZIONI	STAZIONI
Neive	Pegli	Prasco Cremolino
Nichelino	Penango	Pratosesia
Nicorvo	Pertengo	Preglia
Niella	Pessione	Premosello
Nizza Monferrato	Pettenasco	Priola
Noli	Piacenza	Quarona
None	Piana	Quart Villefranche
Novara	Pianfei	Quincinetto
Novi Ligure	Piedimulera	Racconigi
Nucetto	Pietra Ligure	Rho
Nus	Pieve Albignola	Riva di Pinerolo
Oleggio	Pievetta	Rivalta Scrivia
Olevano	Pinarolo Po	Rivarolo Ligure
Olgiate Molgora	Pinerolo	Rive
Omegna	Pino Tronzano	Roasenda
Ormea	Piscina	Robbio
Ornavasso	Pogliola	Robilante
Orta Miasino	Pombia	Roccadebaldi
Osnago	Pontedecimo	Roccapietra
Ospedaletto Lodigiano	Ponte S. Pietro Locate	Roccavione
Oulx	Ponti	Rocchetta Cairo
Ovada	Pontida	Rocchetta Tanaro
Oviglio	Pont. S. Martin	Rodallo
Ozzano Monferrato	Ponzana	Rogoredo
Paderno d'Adda	Pontecurone	Romagnano Sesia
Palazzolo Vercellese	Portacomaro	Ronco Scrivia
Palestro	Porto Valtravaglia	Rossiglione
Pallanza Fondo Toce	Porto Varallo Pombia	Rottofreno
Parabiago	Pozzolo Formigaro	S. Ambrogio
Pavia	Pra	S. Antonino

STAZIONI	STAZIONI	STAZIONI
S. Benigno al Grana	Sartirana	Ternate Varano
S. Damiano d'Asti	Savigliano	Terno
S. Germano Vercellese	Savona	Terranova
S. Giano	Scalenghe	Terzo
S. Giorgio Casale	Secugnago	Tonco Alfiano
S. Giulietta	Serègno	Torrazza di Verolengo
S. Giuliano Piemonte	Serralunga Cereseto	Torreberetti
S. Giuseppe di Cairo	Serravalle Scrivia	Torre Pellice
S. Marcel	Sesto Calende	Torre S. Giorgio
S. Marzanotto	Sesto S. Giovanni	Tortona
S. Marzanotto Rivi	Sestri Ponente	Trappa
S. Nicolò	Settimo	Trecate
S. Quirico	Sezzé	Treviglio
S. Silvestro	Sizzano	Trino Verçellese
S. Stefano al Corno	Solero	Trofarello
S. Stefano Belbo	Somma Lombardo	Tromello
S. Vincent	Sommariva Bosco	Tronzano
S. Vittoria	Spigno	Usmate Carnate
Salbertrand	Spinetta	Vado
Sale Langhe	Spotorno	Valduggia
Saliceto	Stradella	Valenza
Saluggia	Strambino	Valle
Saluzzo	Stresa	Valmadonna
Sampierdarena	Strevi	Vanzago
Sanfrè	Suno	Vanzone Isolella
Sangone	Susa	Varallo Pombia
Sannazzaro	Taino Angera	Varallo Sesia
Santhià	Tarantasca	Varazze
Santuario	Tavagnasco Settimo	Varese
Sarmato	Tavazzano	Varigotte

STAZIONI	STAZIONI	STAZIONI
Varzo	Vigevano	Villanova Solaro
Vercelli	Vigliano d'Asti	Villastellone
Verdello	Vigone	Vinzaglio Torrione
Vergiate	Villadossola	Visone
Vernante	Villafalletto	Vittuone
Verolengo	Villafranca d'Asti	Vogogna (stazione)
Verrès	Villafranca Piemonte	Vogogna (fermata)
Verzuolo	Villamaggiore	Voghera
Vespolate	Villanova d'Ardenghi	Voltri
Vievola	Villanova d'Asti	Zinasco

Circolare N. 93.

(Servizio VIII)

Congresso fra i rivenditori e coltivatori di tabacco in Palermo.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dall' 8 al 15 luglio 1908.
Ritorno: dal 13 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 94.

(Servizio VIII)

Primo Concorso nazionale femminile di ginnastica in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Concorso sovraindicato, dovranno essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I[a], sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 al 24 maggio 1908.
Ritorno: dal 24 maggio al 5 giugno 1908.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 21. 23 MAGGIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, maggio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Ordine di Servizio N. 122.

(SERVIZIO VIII)

Servizio cumulativo colla Ferrovia Sondrio-Tirano
(Vedi Ordine di Servizio N. 117-1904 R. A.).

In seguito ad accordi intervenuti fra le Amministrazioni interessate, col 1° giugno 1908 sarà attuato il servizio cumulativo pei trasporti di merci veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni della Ferrovia Sondrio-Tirano e quelle del Lago Maggiore e delle Ferrovie: Santhià-Biella, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Rezzato-Vobarno-Caffaro e Cremona-Borgo S. Donnino, in quanto le une e le altre sieno abilitate ai detti trasporti.

Conforme aggiunta dovrà, pertanto, essere introdotta nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi e di corrispondenza con le Ferrovie secondarie, Tramvie e coi Laghi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 123.

(SERVIZIO VIII)

Attivazione dell'Orario Generale dei treni 1° Giugno 1908

Col 1° giugno 1908 va in vigore il nuovo orario generale dei treni comprendente, rispetto all'attuale, aumenti, miglioramenti e sistemazioni tanto nelle più importanti comunicazioni a lungo percorso quanto in quelle locali.

Qui appresso si indicano:

I. — Le modificazioni nella numerazione dei treni diretti e direttissimi delle linee principali.

II. — Le principali aggiunte e varianti che verranno attuate col nuovo orario nel servizio dei treni viaggiatori.

III. — I miglioramenti introdotti nel servizio merci a G. V., in applicazione anche all' art. 57 delle tariffe e nei Treni-Derrate.

IV. — Le innovazioni riguardanti la pubblicazione dell'orario pel pubblico.

V. — Le disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

I. — Modificazioni alla numerazione dei diretti e direttissimi di alcune linee principali.

Si rendono continuativi e sono quindi modificati i numeri dei treni direttissimi e diretti da Modane a Roma, da Chiasso a Genova, da Torino a Venezia e da Roma a Palermo; e sono modificati quelli di alcune altre linee e precisamente vengono assegnati numeri compresi fra 1 e 20 alla linea *Modane-Roma,* fra 21 e 40 alla linea *Milano-Firenze-Roma,* fra 41 e 50 alla linea *Venezia-Bologna,* fra 51 e 60 alla linea *Bologna-Lecce,* fra 61 e 79 alla linea *Chiasso-Genova* (lasciando inalterati gli attuali numeri dei treni che non hanno prosecuzione su Genova), fra 80 e 100 alla linea *Torino-Venezia,* fra 101 e 130 alle linee *Roma-Palermo, Messina-Siracusa e Catania-Palermo,* fra 141 e 150 alla linea *Torino-Savona,* fra 151 e 160 alla linea *Torino-Aosta,* fra 171 e 180 alla linea *Venezia-Pontebba.*

Si è procurato, per quanto era possibile, di far corrispondere le cifre delle unità pei treni che sono in corrispondenza; così ad esempio, il 21 (Milano–Roma) coinciderà a Roma col 111 per Napoli-Palermo, il quale poi a sua volta troverà a Messina il 121 per Catania.

Per raggiungere questo scopo si sono modificate le unità dei numeri di alcuni treni diretti delle linee: Ala–Modena, Livorno-Firenze, Foggia-Napoli, Napoli-Brindisi, Metaponto-Reggio, e delle corse marittime fra Villa S. Giovanni e Messina.

II. — *A*) Principali modificazioni dell'orario dei treni viaggiatori.

Le principali innovazioni apportate all'orario dai treni viaggiatori sono le seguenti:

Torino-Roma. — Trasformazione in direttissimo dell'attuale diretto 13 (nuovo 1), mantenendo inalterata alle ore 7, la partenza da Torino, ed anticipando dalle 22,35 alle 20,15, il suo arrivo a Roma. Tale acceleramento migliora sensibilmente anche la comunicazione da Torino e Genova per Firenze, mediante corrispondente anticipazione del 1747.

Istituzione di una nuova comunicazione diretta diurna Torino-Roma, prolungando il diretto 15 (nuovo 3) da Pisa a Roma ove arriverà alle 0,10, trovando immediata coincidenza col diretto notturno per Napoli.

Milano-Firenze-Roma. — Istituzione di una nuova comunicazione direttissima diurna da Milano a Napoli, mediante un nuovo direttissimo (21) in partenza alle ore 7 da Milano per Bologna, l'anticipazione e l'acceleramento del diretto 501 da Bologna a Firenze, e la continuazione per Roma e Napoli coi treni 515 e 711 (nuovo 111), lievemente ritardati.

Tanto a Milano quanto a Napoli detto treno trova coincidenze importanti ed immediate.

Il direttissimo 514 (nuovo 26) Roma-Firenze viene posticipato in partenza da Roma fino alle ore 17; da Firenze trova prosecuzione col treno 1654, ritardato in partenza e convertito in accelerato, e da Bologna mediante un nuovo treno direttissimo in partenza alle ore 3,45 ed in arrivo a Milano alle ore 7,15, ove trova pure coincidenze importanti.

Torino-Savona. — Istituzione di un nuovo treno diretto (143) in partenza da Torino alle ore 4,30, ed in arrivo a Savona alle ore 8,14, ove trova coincidenza per Genova e per Ventimiglia.

In senso inverso viene ritardata alle 19,42, la partenza da Savona dell'ultimo treno, convertito in diretto (nuovo 146), allo scopo di metterlo in coincidenza anche col treno accele-

rato 1213 proveniente da Ventimiglia, senza ritardarne troppo l'arrivo a Torino.

In cambio viene reso accelerato il treno che parte da Savona alle 17.

Torino-Milano. — Istituzione di una nuova coppia di treni diretti mattutini (80 e 81) in partenza dalle due città alle 4,10.

Il treno 81 trova a Milano coincidenze coi treni in partenza fra le 7 e le 8, per le diverse linee. Analoghe condizioni si verificano per il treno 80 a Torino, ed alle stazioni di diramazione lungo la linea.

Bologna-Lecce e Foggia-Napoli. — Istituzione di una nuova coppia di treni diretti (59 e 60) fra Foggia e Bari, in immediata coincidenza coi diretti 721 (nuovo 727) e 728 Foggia-Napoli, con che si rende possibile di effettuare il viaggio fra Bari e Napoli in una sola giornata, con una sosta utile di oltre 6 ore a Napoli, e vengono ad istituirsi nuove comunicazioni fra Bari e Roma per la via di Caserta.

Su queste due linee la trasformazione in accelerati di alcuni treni omnibus, misti ed anche merci con viaggiatori migliorerà sensibilmente le comunicazioni locali, anche a lungo percorso e da linea a linea.

Mediante rimaneggiamento dell'orario dei treni fra Bologna ed Ancona, si istituisce un nuovo diretto (53), in partenza da Bologna alle 10,45, in coincidenza cioè col nuovo direttissimo 21 proveniente da Milano; esso arriverà in Ancona alle 15,40 con coincidenze per oltre Falconara verso Roma e per oltre Ancona verso Castellammare Adriatico e Termoli.

Ancona-Roma. — Mediante la conversione in accelerati di alcuni treni omnibus, misti e locali, si viene ad istituire una nuova comunicazione abbastanza rapida nei due sensi, con partenza da Roma alle 6,20, ed arrivo in Ancona alle 14,30, e con partenza da Ancona alle 16,10 ed arrivo a Roma alle 0,15, ambedue con buone coincidenze a Roma ed a Falconara.

Castellammare Adriatico-Roma. — Viene istituita una nuova comunicazione serale da Castellammare Adriatico per Roma, convertendo in accelerato (nuovo 615), l'attuale treno misto 3307, e prolungandolo come diretto da Avezzano a Roma, ove arriverà alle 0,5.

Milano-Genova-Ventimiglia. — Mediante riordinamento dell'orario dei diretti del mattino da Milano a Genova e da Genova a Ventimiglia, vengono posti tutti e tre i diretti mattutini Milano-Genova in coincidenza coi diretti ed accelerati da Genova per Ventimiglia.

In senso inverso il diretto 70 (Genova-Milano) viene anticipato di 35 minuti, in modo che pur mantenendo la coincidenza col diretto 133 da Ventimiglia, viene ad acquistare quella col diretto 379 (nuovo 89) per Venezia.

Milano-Venezia. — Per meglio distribuire i viaggiatori fra i due treni 372 e 374, e per rendere più comoda l'ora di partenza del primo da Venezia, viene ritardata alle ore 8, la partenza del 372 (nuovo 86), il quale acquisterà così a Verona la coincidenza del diretto 401 (nuovo 403) proveniente da Ala.

Questa posticipazione permette pure di sistemare meglio la marcia dell'accelerato 1484, che anticipa di due ore il suo arrivo a Milano senza più cedere il passo al 372.

In senso inverso l'omnibus 2575 (Milano-Verona) viene ritardato fino alle ore 16 da Milano, e convertito in accelerato (nuovo 1493).

Milano-Mantova. — Viene posticipata di due ore la partenza da Mantova del treno 2782, mettendolo a Codogno in coincidenza col 1658, anzichè col 506, allo scopo di facilitare le comunicazioni da Milano a Mantova.

Sulle linee già nominate, nonchè su quasi tutte le altre della Rete vengono migliorati i servizi locali, in qualche caso con aumenti di treni, ed in gran parte mediante acceleramenti e spostamenti.

In parecchie linee, vengono istituiti treni periodici, o temporanei, allo scopo di provvedere ad esigenze speciali, che si

verificano in determinati giorni della settimana, oppure in determinati periodi dell'anno.

Vengono poi soppressi i treni periodici C.A. ed A.C. che si effettuano fra Napoli Centrale ed il Molo trapezoidale, troppo poco utilizzati, rimanendo inalterato il servizio giornaliero di corrispondenza da e per la Sicilia.

B) Servizio di III classe coi treni diretti e direttissimi.

Vengono assegnati, con le limitazioni risultanti dall'orario murale, i seguenti nuovi servizi di III classe nei treni diretti:

143 (nuovo) Torino-Savona.
152 (nuovo) Aosta-Torino.
153 (nuovo) Torino-Aosta.
80 (nuovo) Milano-Torino.
81 (nuovo) Torino-Milano.
100 (nuovo 92) Milano-Torino.
382 (nuovo 94) Venezia-Milano, in sostituzione del 372 (nuovo 86).
401 (nuovo 403) Verona-Modena.
408 (nuovo 402) Modena-Verona.
413 (nuovo 177) Pontebba-Udine.
416 (nuovo 178) Udine-Pontebba.
61 — Milano-Genova.
64 — Novi-Milano, in sostituzione del 66 Genova-Milano.
65 — Milano-Genova, in sostituzione del 63.
134 — Genova-Ventimiglia.
13 (nuovo) Genova P. B.-Sestri Levante,
15 (nuovo 3) Pisa–Roma.
512 (nuovo 24) Roma-Milano.
615 (nuovo) Avezzano-Roma.
621 (nuovo 51) Bologna-Ancona.
53 (nuovo) Bologna-Ancona.
801 (nuovo) Napoli-Battipaglia.
59 (nuovo) Foggia-Bari.
60 (nuovo) Bari-Foggia.
728 — Caserta-Foggia.

Inoltre si estende il servizio di III classe a tutti i treni diretti (a trazione elettrica) delle linee Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna.

Vengono poi soppressi i seguenti servizi di III classe con treni diretti:

13 Alessandria-Genova.
501 (nuovo 21) Pistoia-Firenze.
506 Firenze-Pistoia.

C) Ammissione dei viaggiatori nei treni.

Si richiama l'attenzione del personale delle stazioni, dei treni e di controlleria interessato sulle nuove *norme* (risultanti dalle avvertenze dell'orario ufficiale e riportate qui sotto per migliore notizia) stabilite *per l'ammissione dei viaggiatori nei treni*, e intese a semplificare le disposizioni finora vigenti e ad uniformare e ridurre le eccezioni tuttora necessarie per qualche treno.

I viaggiatori sono ammessi nei treni delle varie categorie con le norme sottoindicate, salvo quanto sia diversamevte disposto dalle annotazioni a piedi dei singoli quadri, e ferme le esclusioni dai treni diretti e direttissimi stabilite dal Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie e dalla Concessione speciale B. E' fatta eccezione per gli agenti di P. S., i quali, quando viaggiano isolatamente e per urgenti motivi di ordine pubblico sono ammessi nei treni diretti aventi vetture di III classe, anche se usufruiscono della concessione B anzidetta, purchè siano provvisti di documento da cui risulti la facoltà di valersi di detti treni.

Per l' uso dei biglietti di servizio valgono esclusivamente le apposite norme riportate nella Prefazione Comune all'Orario di Servizio a libro (parte seconda).

Nei treni accelerati, omnibus e misti *sono ammessi, da e per tutte le stazioni ove i medesimi fanno servizio, i viaggiatori muniti di biglietto di qualsiasi specie.*

Nei treni diretti e direttissimi *sono ammessi da e per*

tutte le stazioni ove i medesimi fanno servizio, i viaggiatori muniti di biglietto valido per i diretti.

Sono però esclusi dalla 3ª *classe dei treni diretti i viaggiatori della concessione speciale IV e le comitive; e da qualsiasi classe dei treni direttissimi i viaggiatori delle concessioni speciali II, IV, X* (b), *XVI, XVII e le comitive.*

Non possono prender posto in un treno i viaggiatori muniti di biglietto per stazioni dove il treno stesso non ferma, a meno che il treno fermi in stazione precedente e il biglietto consenta fermate intermedie.

Le esclusioni dal servizio locale di alcuni treni per determinati tratti, risultanti a piedi dei singoli quadri, si riferiscono ai viaggiatori muniti di biglietto da qualsiasi stazione del tratto escluso per qualsiasi altra del tratto medesimo o precedente la prima di fermata oltre il tratto escluso (sulla stessa linea o sulla linea di diramazione). Tali esclusioni non riguardano i militari che si trovano nelle condizioni previste dai paragr. 28 e 31 del Regolamento pei trasporti militari e gli Agenti di P. S. di cui sopra.

Le comitive di cui è parola più sopra e in alcune delle annotazioni a piedi dei quadri dell'orario, sono quelle delle concessioni speciali V, IX, X (a), *XI, XII, XIII, XIV, XV e le altre a speciale riduzione.* Non sono considerate comitive i gruppi di viaggiatori muniti di biglietti collettivi combinabili o speciali balneari.

Per i treni di lusso vedasi il quadro apposito, e per i treni elettrici della linea Milano-Varese l'apposito avviso .—)

Così formulate, le nuove norme dovrebbero riuscire di facile e non controversa applicazione.

Nondimeno, credesi opportuno di fare qualche caso pratico relativo alla esclusione dai *servizi locali.*

I. Esempio. — *Dalla* 3ª *Classe del direttissimo* 57 *Bologna-Ancona sono esclusi viaggiatori in servizio locale nei tratti Bologna-Rimini e Rimini-Ancona.* In conseguenza di questa esclusione, le stazioni di Bologna, Imola, Faenza, Forlì, Cesena (che sono quelle dove il treno 57 ferma per servizio pubblico, prima di Rimini) non possono distribuire biglietti di 3ª classe per detto

treno in destinazione di Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Rimini; soltanto lo possono per le stazioni di fermata al di là di Rimini, sia verso Ancona, sia verso Ravenna (coincidente 2828); (Bologna ed Imola non possono nemmeno distribuire biglietti per oltre Faenza verso Firenze, non essendovi nessun treno in partenza per detta linea prima del 1823, coincidente del successivo treno 51, salvo s'intende — ciò che è da aversi sempre presente — che il biglietto richiesto consenta fermate intermedie).

Analogamente, la stazione di Rimini e le successive di servizio pubblico sino a Falconara, non possono distribuire biglietti di III classe che per oltre Ancona e per oltre Falconara (coincid. 605).

Non sono, beninteso, da considerarsi in servizio locale e devono quindi essere ammessi nel treno 57, i viaggiatori diretti a stazioni di fermata dei tratti esclusi, in arrivo a Bologna e a Rimini coi treni coincidenti *o già provvisti di biglietto in transito*; nè quelli che essendo muniti di biglietto da oltre o per oltre il tratto escluso, effettuano nelle stazioni di questo le fermate eventualmente consentite dal biglietto stesso.

II. Esempio. — *Dalla* 3ª *classe del diretto* 102 *sono esclusi i viaggiatori in servizio locale sulla intera linea Napoli-Roma.*

Nè la stazione di Napoli, nè le successive fino a Roma, possono distribuire col 102 biglietti di 3ª classe per Roma o stazioni precedenti. Possono però distribuirne per oltre Caianello, linea di Isernia (coincid. 3512) e per oltre Roccasecca, linea di Avezzano (coincid. 3502); le stazioni precedenti Roccasecca possono anche distribuire biglietti per oltre Segni linea di Velletri (coincid. 3452) e per oltre Roma; quelle di Roccasecca e successive per le stazioni oltre Roma servite a mezzo di treni che hanno coincidenza col 102, ma non più col successivo 3482.

Possono infine prender posto nel 102 a Napoli i viaggiatori diretti a stazioni della linea Napoli-Roma, dove detto treno fa servizio, purchè in arrivo coi treni coincidenti e già provvisti di biglietto in transito, nonchè i viaggiatori i quali, essendo muniti di biglietto da oltre o per oltre il tratto Napoli-Roma

effettuano nelle stazioni di questo le fermate eventualmente consentite dal biglietto stesso.

III. Esempio. — *Il treno* 74 *non è compreso nel quadro n.* 72, *ed è quindi escluso dal servizio locale nel tratto Milano-Seregno pei viaggiatori di qualsiasi classe.*

In conseguenza della definizione di servizio locale, non possono prender posto nel treno 74 i viaggiatori in partenza da Milano con biglietto che non sia valevole almeno per il tratto Milano-Como (essendo Como la prima stazione di fermata del treno dopo il tratto escluso).

Per i biglietti in transito da Milano, vedansi gli esempi precedenti.

III. Miglioramenti introdotti nel servizio merci G. V. in applicazione anche all'art. 57 delle Tariffe e nei Treni derrate.

Treni merci G. V. — In dipendenza degli acceleramenti introdotti nella marcia di molti dei treni viaggiatori sinora utilizzati pei trasporti a piccola velocità, ed in correlazione agli obblighi fatti alla Ferrovia dagli art. 57 e 58 delle Tariffe e Condizioni dei trasporti, viene provveduto ad ampliare ulteriormente ed a meglio sistemare la rete dei treni merci a grande velocità iniziata coll'orario generale 15 novembre u. s. ed abbracciante le principali linee della penisola, coi quali treni dovranno d'ora innanzi tassativamente aver corso, oltre ai trasporti di collettame G. V. del secondo gruppo, anche le spedizioni del peso fino a 50 Kg.; avvertendo per altro che, su talune linee ove maggiore è il traffico a grande velocità o dove è previsto dall'orario un solo treno raccoglitore G. V., rimarranno ancora adibiti — sino a nuovo avviso — ed in ogni caso limitatamente al servizio locale - ai trasporti del collettame del primo gruppo, anche alcuni treni viaggiatori omnibus, misti e locali, analogamente a quanto fu praticato col foglio VI° dell'orario murale andato in vigore il 1° corrente. (Vedi Ordine di Servizio 100 - 1908).

Tali ultimi treni come pure i treni omnibus misti e locali

che sulle linee secondarie vengono destinati a disimpegnare il servizio delle merci a G. V. a termini dell'art. 57 delle Tariffe, saranno contrassegnati nell'orario al pubblico (tanto in fogli sciolti come a fascicolo, nuova forma adottatasi per l'orario del pubblico di cui parlasi diffusamente al successivo punto IV.) con apposito asterisco.

Si sono inseriti in fondo al fascicolo dell' orario al pubblico i quadri delle linee sulle quali il servizio delle merci a G. V. del primo gruppo è affidato a treni raccoglitori, coll'indicazione dell'orario dettagliato dei treni stessi e dei treni omnibus, misti e locali eventualmente anche utilizzati a tali trasporti. Venendo così inserite nel fascicolo le indicazioni contenute nell'attuale foglio VI dell'orario murale, questo non verrà più rinnovato coll'andata in vigore dell'orario estivo.

Treni derrate. — Per assicurare una maggiore elasticità di marcia ai treni derrate a lungo percorso, GG e PP, si stabilisce che, a cominciare dal 1° giugno p. v. i treni stessi vengano serviti dal freno continuo Westinghouse, sui tratti:

Treno *GG*. — Reggio Cal.-Sarzana e Grondola-Guinadi-Chiasso,
Treno *PP*. — Napoli-Foggia-Bologna.

Pertanto, a parziale modificazione del disposto di cui al terzo alinea del paragrafo III, pag. 5 Ordine di Servizio 111 - 1906, non soltanto i carri per l'estero, ma anche quelli *per l'interno* dovranno essere muniti dell'apparecchio del detto freno o, quanto meno, della relativa condotta; in caso di inadempienza, le stazioni dovranno di volta in volta *fornire giustificazioni sul foglio - itinerario mod. G.* 167 del carro.

Non superando la velocità d'orario dei treni derrate i Km. 55, il carico dei carri potrà oltrepassare i 2[3 della portata, a sensi dell'Ordine di Servizio 6 - 1907, ma in tal caso dovrà, beninteso, essere data prescrizione ai macchinisti di non oltrepassare la velocità massima prevista dal prospetto A, allegato all'Ordine di Servizio medesimo (colonna 5ª del prospetto, avvertenza 1ª).

IV. Innovazioni nella pubblicazione dell'orario pel pubblico.

L'orario al pubblico, quale è stato sinora stampato in cinque grandi fogli, riesce di assai incomoda consultazione, e spesso ne riesce difficile l' affissione nelle stazioni, specie in quelle minori, pel largo spazio di parete che richiede.

Tale ultimo inconveniente verrebbe d'ora innanzi ad aggravarsi pel fatto della pubblicazione di un sesto foglio contenente l'indicazione dei treni merci a G. V., che su talune linee, non servite da treni omnibus, misti e locali, vengono adibiti al trasporto del collettame a G. V. del 1° Gruppo; la quale pubblicazione si è ormai resa indispensabile, agli effetti dell'art. 57 delle Tariffe.

Ad ovviare a tale stato di cose, pur mantenendo l'edizione dell'orario in fogli, come finora, distribuendola con le norme di cui in appresso viene anche stampato un fascicolo comprendente tutto l'orario della Rete, nonchè quello dei treni merci anzidetti.

Il fascicolo fissato su di una apposita mensola sarà, a cura delle competenti Divisioni e del Servizio di Ancona, conforme alle istruzioni già date messo a disposizione del pubblico per la consultazione nelle stazioni più importanti. Dovrà inoltre essere ostensibile ad ogni richiesta nei caffè, ristoratori delle stazioni e nelle Agenzie di Città per il che le nominate Divisioni ed il Servizio di Ancona daranno le occorrenti disposizioni. Previ accordi che sono stati presi col Ministero delle Poste e dei Telegrafi, il fascicolo orario potrà anche essere consultato presso gli uffici postali dei Capoluoghi di Provincia e di Circondario, e rispettive succursali.

Nelle stazioni minori e negli Uffici Postali di tutti i Comuni che non sono Capoluoghi di Provincia o di Circondario, conforme intesa pure già corsa in proposito col Ministero suddetto, sarà affisso l'orario murale delle linee che interessano direttamente la località, e presso le stazioni minori sarà ostensibile, ad ogni richiesta, l'orario a fascicolo completo.

V. DISPOSIZIONI
RIGUARDANTI IL PASSAGGIO DAL VECCHIO AL NUOVO ORARIO.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 1° giugno 1908 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 31 maggio non si dovranno effettuare treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possono giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capo-tronco prima della mezzanotte; la effettuazione di treni speciali nella notte dal 31 maggio al 1° giugno, e quella di treni straordinari qualsiasi nel giorno 1° giugno. saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico ed il Servizio Movimento e Traffico di Ancona riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni e Servizio di disporre riguardo al passaggio dal vecchio al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori, qui non indicati, ed il di cui orario abbia soltanto subito lievissimi ritocchi coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

I treni viaggiatori, il cui orario viene a modificarsi, circolanti nella notte dal 31 maggio al 1° giugno, dovranno essere regolati come appresso:

Linea **Torino-Modane**. — Il diretto 8 (nuovo 2) assumerà il nuovo orario in partenza da Torino.

Linea **Torino-Alessandria**. — Il diretto 226 viaggierà fino a destinazione regolato dal vecchio orario.

Linea **Domodossola-Milano**. — Il diretto 258 assumerà il nuovo orario in partenza da Arona.

Linea **Parma-Spezia**. — Il direttissimo 25 (nuovo 15) assumerà il nuovo orario in partenza da Pontremoli.

Linea **Milano-Venezia**. — Il direttissimo 381 (nuovo 91) assumerà il nuovo orario in partenza da Milano la sera del 31 maggio.

Linea **Ala-Modena**. — Il diretto 407 (nuovo 401) assumerà il nuovo orario in partenza da Mantova.

Linea **Pontebba-Venezia**. — L'accelerato 1590 assumerà il nuovo orario in partenza da Treviso.

Linea **Venezia-Bologna** — Il diretto 447 (nuovo 41) assumerà il nuovo orario in partenza da Monselice.

Linea **Ventimiglia-Genova**. — L'omnibus 2255 assumerà il nuovo orario in partenza da Savona.

Linea **Genova-Pisa**. — Il diretto 19 (nuovo 7) assumerà il nuovo orario in partenza da Viareggio.

Il direttissimo 27 (nuovo 9) assumerà il nuovo orario n partenza da Genova P. P.

L'accelerato 1712 (nuovo 1714), ed il diretto 28 (nuovo 4) assumeranno il nuovo orario in partenza da Chiavari.

Linea **Viareggio-Lucca**. — L'omnibus 2977 non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno.

Linea **Pisa-Roma**. — Il diretto 3 non sarà effettuato nella notte dal 31 maggio al 1° giugno.

Il diretto 17 (nuovo 5) assumerà il nuovo orario in partenza da Cecina.

I direttissimi 30 (nuovo 6) e 32 (nuovo 16) assumeranno il nuovo orario in partenza da Grosseto.

Il diretto 18 (nuovo 8) assumerà il nuovo orario in partenza da Roma.

Linea **Milano-Bologna**. — Il diretto 513 (nuovo 31) assumerà il nuovo orario in partenza da Piacenza.

L'omnibus 2884 non avrà luogo da Modena a Parma.

Linea **Bologna-Firenze**. — L'omnibus 1654 (nuovo accelerato 26) assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia, proseguendo fino a Milano.

Il diretto 512 (nuovo 24) assumerà il nuovo orario in partenza da Bologna.

Linea **Firenze-Roma**. — Il diretto 509 (nuovo 27) assumerà il nuovo orario in partenza da Pontassieve.

Il diretto 516 (nuovo 28) assumerà il nuovo orario in partenza da Orte.

Linea **Livorno-Pistoia-Firenze**. — Il locale 4740A viaggierà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea **Livorno-Empoli-Firenze**. — L'omnibus 3012 assumerà vo orario in partenza da Pisa.

Il diretto 547 (nuovo 545) viaggierà regolato dal vecchio orario fino a Firenze.

Linea **Ancona-Roma**. — Il diretto 605 assumerà il nuovo orario in partenza da Ancona.

Il locale 4833A sarà effettuato col vecchio orario fino a destinazione, e quindi non avrà luogo l'accelerato 1859.

Linea **Castellammare Adriatico-Roma** — Il nuovo diretto 615 non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno. Il Locale 4961A viaggierà regolato dal vecchio orario fino a Chieti.

Il diretto 616 assumerà il nuovo orario in partenza da Sulmona.

Linea **Bologna-Ancona**. — Il diretto 622 (nuovo 54) viaggierà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea **Ancona-Foggia**. — Il diretto 629 (nuovo 57) assumerà il nuovo orario in partenza da Porto Civitanova.

Il diretto 626 (nuovo 58) assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea **Foggia-Gallipoli**. — Il nuovo diretto 59 non avrà luogo nella notte dal 31 maggio al 1° giugno.

Linea **Foggia-Napoli**. — L'omnibus 3535 assumerà il nuovo orario in partenza da Giardinetto–Troia.

L'omnibus 3536 assumerà il nuovo orario in partenza da Caserta.

Linea **Termoli-Benevento** — L'omnibus 3376 viaggierà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Linea **Roma-Napoli**. — L'accelerato 1855 assumerà il nuovo orario in partenza da Cancello.

L'accelerato 1857 assumerà il nuovo orario in partenza da Segni.

L'accelerato 1856 assumerà il nuovo orario in partenza da Caianello.

Linea **Napoli-Brindisi**. — L'omnibus 3660 (nuovo 3668) assumerà il nuovo orario in partenza da Torre Annunziata Centrale.

Linea **Battipaglia-Reggio Calabria**. — Il diretto 835 (nuovo 109) assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 836 (nuovo 104) assumerà il nuovo orario in partenza da Paola.

Linea **Metaponto-Reggio Calabria**. — Il diretto 841 (nuovo 847) assumerà il nuovo orario in partenza da Metaponto.

Il diretto 842 assumerà il nuovo orario in partenza da Catanzaro Marina.

Linea **Sibari-Cosenza**. — L'omnibus 3786 (nuovo 3788) viaggierà regolato dal vecchio orario fino a destinazione.

Servizio dello **Stretto di Messina** — La corsa 38 (nuovo 20) viaggierà regolata dal vecchio orario, effettuandosi da Messina a Villa San Giovanni anche la corsa 10.

Linea **Messina-Palermo** — L'omnibus 3814 (nuovo accelerato 1968) assumerà il nuovo orario in partenza da Palermo la sera del 31 maggio.

Le Divisioni competenti dei singoli compartimenti ed i Dirigenti i tre Servizi di Ancona prenderanno d'accordo tutte le disposizioni necessarie per la regolare attivazione del Nuovo Orario Generale di cui il presente Ordine di Servizio

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 124.

(SERVIZIO VII)

Apertura all'esercizio del doppio binario tra Bologna e Faenza
Soppressione del posto di movimento al « Piratello ».

Dal 1° giugno 1908 sarà attivato il servizio a doppio binario tra Bologna e Faenza incominciando dai treni N. 51 e 1827 secondo il nuovo Orario Generale.

Con la stessa data verrà soppresso il posto di movimento al « Piratello » di cui l'Ordine di Servizio N. 74 - 1906.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 125.

(Servizio VII)

Trasporto fiori dalla Riviera Ligure coi treni diretti — Trasporto da Ventimiglia a Pontafel di bagagli vincolati a dogana.

Con riferimento all' Ordine di Servizio N. 123-1907, si avverte che col 1° giugno 1908 cesserà l' effettuazione dei treni 135-72 Ventimiglia-Genova-Milano-Chiasso, con riserva di ripristinarla al riprendersi dei trasporti di fiori per l'estero.

In relazione a quanto precede, all'inoltro dei bagagli in provenienza dalla Francia e destinati a Pontafel ed oltre in esenzione di visita doganale a Ventimiglia verrà provveduto coi treni 1209-76-1481-2714, coi quali dovrà - soltanto nel caso, si intende, che vi siano di tali bagagli - viaggiare il veicolo apposito per Pontafel, il quale se si tratta di un bagagliaio, dovrà essere subito restituito a Ventimiglia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 126.

(Servizio VII)

Sigla dei veicoli della Ferrovia Grignasco-Coggiola.

(Vedi Ordine di Servizio N. 119-1908).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 119-1908 avvertesi che, di conformità a nuove comunicazioni fatte dalla Società anonima Ferrovia Vallesessera, concessionaria della Ferrovia Grignasco-Coggiola, i veicoli della Ferrovia stessa porteranno la sigla « S. F. V. ».

Analoga modificazione dovrà, quindi, essere apportata al punto 30 dell' Ordine di Servizio su citato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 127.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 48-1908)

Col 6 maggio 1908 sono stati attuati nel servizio suddetto per la stazione di Waereghem i seguenti prezzi per quintale, applicabili ai trasporti di tessuti, di juta, ecc., a vagone completo di almeno 5 e 7 tonnellate, e da introdursi a mano nella tariffa diretta italo-belga e precisamente a pag. 210 nelle colonne della eccezionale N. 2 *a* e 2 *b*.

Tariffa eccezionale.

		2 *a*	2 *b*
Waereghem	Pino	6.97	6.00
	Chiasso	7.34	6.32

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 96.

(SERVIZIO VIII)

Modificazioni al contratto di trasporto.

In base al comma *d*) dell'art. 109 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti, il cambiamento di velocità, essendo ammesso soltanto nel caso in cui un trasporto a piccola si voglia far eseguire a grande velocità, non devono essere accettate e disposizioni degli speditori riguardanti i cambi di velocità pei trasporti originariamente effettuati a piccola velocità accellerata o a grande velocità, nè le disposizioni per cambiare piccola velocità accellerata un trasporto a piccola velocità.

Su qu anto precede si richiama l'attenzione delle stazioni,

a scanso della responsabilità cui andrebbero incontro accettando dagli speditori disposizioni per modificazioni al contratto di trasporto non ammesse dalle vigenti tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 97.

(SERVIZIO VIII).

Chiusura dell'Agenzia di Città e soppressione del servizio trasporti a domicilio ad Urbino.

(Vedi Circolari N. 51-52-57 1908).

A datare dal 1° maggio 1908, è stata chiusa l'Agenzia di Città di Urbino e conseguentemente fu soppresso il servizio di presa e di consegna delle merci a domicilio fra la stazione e la Città di Urbino.

A pag. 31 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio dovranno quindi depennarsi l'indicazione della suddetta località ed i relativi prezzi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 98.

(SERVIZIO VIII)

Congresso di Canottaggio in Milano

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° all'8 giugno 1908.
Ritorno: dal 6 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 99.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione internazionale delle industrie e delle produzioni in Genova.
(Vedi Circolare N. 36-1908).

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I pei viaggi degli espositori e dei giurati e per le spedizioni delle merci, di ritorno dalla esposizione suddetta, sono stati prorogati fino a tutto il giorno 30 giugno 1908.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 100.

(Servizio VIII)

Esposizione internazionale di motori per l'agricoltura in Padova.

Per la circostanza della Esposizione sovra indicata saranno da applicarsi, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Viaggi degli espositori e dei giurati:

Andata e *Ritorno*: dal 25 maggio al 15 luglio 1908.

Spedizioni delle merci:

Andata: dal 25 al 31 maggio detto.
Ritorno: dal 30 giugno al 15 luglio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 101.

(Servizio VIII)

Esposizione nazionale di cani e merci in Vercelli.

Per la circostanza della detta Esposizione sono state consentite le facilitazioni seguenti:

Viaggi degli espositori e dei giurati.

Applicazione del ribasso portato dalla Concessione speciale N. 1 di cui a pag. 36 e seguenti del relativo volume (edi-

zione 1° luglio 1902) sotto la osservanza delle norme e condizioni ivi contenute, e nei termini di tempo seguenti:

Andata e Ritorno: dal 26 maggio al 3 giugno 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Applicazione del ribasso portato dalla Concessione speciale N. 1 suindicata, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 26 al 31 maggio 1908.
Ritorno: dal 30 maggio al 3 giugno detto.

SPEDIZIONI DEI CANI.

Queste spedizioni, che dovranno effettuarsi nei medesimi periodi di tempo di quelli stabiliti pei viaggi degli espositori, dei giurati, fruiranno del ritorno gratuito purchè l'andata sia effettuata a tariffa generale nei modi previsti dall'art. 46 delle tariffe.

Il ritorno gratuito sarà accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata, e di un certificato del Comitato dell'Esposizione attestante che i cani figurarono alla medesima.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, secondo lo stesso art. 46 sopra citato, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, sì nell'andata che nel ritorno, e prima di fare la registrazione, deve accertarsi siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio.

Nell'andata lo speditore farà bollare la lettera di ammissione all'Esposizione ed annotare sulla medesima, a cura dell'Ufficio bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno lo speditore presenterà la detta lettera di ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla Esposizione e, verso ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto), la stazione di Vercelli registrerà la spedizione rilasciando una bolletta e riscuotendo la sola tassa di bollo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 22.

30 Maggio 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell' Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, maggio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine Generale N. 12.

(SERVIZIO VII)

Ordinamento delle Divisioni del Movimento e Traffico e delle Sezioni distaccate.

I. GENERALITÀ.

1. Le Divisioni del Movimento e Traffico, istituite coll'art. 2 del. R. Decreto N. 110 del 12 marzo 1908, dipendono dal Servizio Centrale del Movimento e Traffico e sono rette da funzionari aventi grado di Capo Divisione.

2. Le Divisioni sono composte dei seguenti Uffici:

Ufficio I. Movimento.
» II. Commerciale e Traffico.
» III. Personale ed Affari Generali.
» IV. Contabilità ed Economato.

3. All'Ufficio del Movimento è preposto un funzionario avente grado di Ispettore Capo, il quale ha anche l'incarico di coadiuvare il Capo Divisione negli affari tutti del servizio e di sostituirlo nei casi di assenza o di impedimento.

Più uffici possono essere affidati ad un solo dirigente.

4. Nei Compartimenti di Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze e Napoli, sono istituite Sezioni distaccate del Movimento e Traffico alla diretta dipendenza delle Divisioni.

Nei Compartimenti di Roma, Ancona, Reggio Calabria e Palermo, i quali non hanno Sezioni distaccate, la Divisione del Movimento e Traffico assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.

Alla dipendenza della Divisione del Movimento e Traffico di Palermo è istituita una Sezione speciale, con sede a Messina, per il servizio di Navigazione dello Stretto.

Ogni Divisione è poi suddivisa in Riparti di Movimento, e alcune anche in Sovraintendenze.

Le circoscrizioni delle Divisioni, delle Sezioni distaccate,

dei Riparti di Movimento e delle Sovraintendenze, risultano dal prospetto allegato.

II. Attribuzioni degli Uffici delle Divisioni.

5. Le attribuzioni delle Divisioni sono ripartite fra gli Uffici come segue:

Ufficio Movimento.

Studio, nei particolari, degli orari per le linee della circoscrizione, secondo le indicazioni di massima e le speciali istruzioni impartite;

statistica dei ritardi e degli accidenti di esercizio;

compilazione della relazione giornaliera al Servizio Centrale del Movimento e traffico sull'andamento dei treni;

circolazione dei treni; inchieste;

coordinamento dei provvedimenti delle Sezioni distaccate, in caso di interruzione di linee o di gravi accidenti;

revisione dei rapporti dei Controllori dei viaggiatori e dei Controllori viaggianti e compilazione dei relativi turni di servizio.

Dell'Ufficio Movimento fanno anche parte un Riparto Veicoli ed un Riparto Tecnico.

Il Riparto Veicoli si occupa:

della ripartizione e della utilizzazione, delle vetture, bagagliai, scaldapiedi, dell'andamento dei trasporti ed utilizzazione dei carri copertoni ed attrezzi di carico;

della composizione dei treni viaggiatori e dei turni del materiale;

delle proposte per servizi diretti;

della statistica del carico; degli studi sugli itinerari fissi a G. V. e P. V.; delle squadre fisse trasbordatori.

Il Riparto Tecnico:

provvede a tutto quanto concerne gli impianti telegrafici, telefonici, di illuminazione, gli orologi e gli apparecchi di segnalamento elettrico, esclusi quelli collegati agli apparati centrali;

provvede allo studio ed alla esecuzione degli impianti di pertinenza del Servizio Movimento per produzione di energia e per illuminazione degli uffici, stazioni e treni, e ne sorveglia l'esercizio;

sorveglia le lampisterie; si occupa della manutenzione delle misure metriche, escluse le stadere a ponte, e della manutenzione dei meccanismi speciali elettrici delle stazioni.

Per la esecuzione di impianti e di lavori approvati e per le istruzioni sui particolari relativi all'impiego di materiale e di apparecchi, il Riparto Tecnico può anche corrispondere direttamente col Servizio Centrale del Movimento e traffico.

I Riparti Veicoli e Tecnico compilano pure, per la loro parte, una relazione giornaliera per il Servizio Centrale.

Ufficio Commerciale e Traffico.

Affari commerciali, doganali, daziari, di pulizia e di sanità; conservazione degli oggetti rinvenuti, vendita degli stessi e delle merci giacenti, rifiutate e abbandonate;

indennità, per accidenti, reclami per avarìe, perdite, ritardi ed amichevole componimento delle relative vertenze;

proposte di abbuoni totali o parziali di tasse di sosta;

verifiche contabili delle stazioni;

esame dei reclami relativi al trasporto dei viaggiatori e merci e provvedimenti relativi;

studio delle questioni concernenti le tariffe proposte e delle misure più opportune per lo sviluppo del traffico e per acquisire nuovi trasporti alla ferrovia;

concessioni e facilitazioni nel trasporto dei viaggiatori; biglietti di abbonamento, e simili;

studio e preparazione delle proposte di convenzioni per i servizi cumulativi e di corrispondenza, per le Agenzie di Città, per i trasporti a domicilio, per le varie concessioni relative a trasporti;

studio e preparazione degli schemi di convenzione riguardanti: l'impianto ed esercizio di raccordi, le concessioni di ingresso speciale nelle stazioni, l'esercizio di ristoranti, degli spacci di bibite e tabacchi; la compilazione dei documenti

di trasporto; l'affitto di aree per deposito, e di locali nel recinto delle stazioni; gli schemi di contratto, per servizi di manovra, di facchinaggio, e simili.

Ufficio Personale e Affari generali.

Assunzione di personale;

esami di concorso a posti di Aiutante applicato e di scrivana anche per conto degli altri Servizi;

esami di abilitazione del personale delle stazioni e dei treni;

assegnazione delle mansioni del personale; studio e revisione degli orarii e dei turni del personale delle stazioni e dei treni;

controllo sulla utilizzazione del personale e sulle assunzioni di quello avventizio;

tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli Uffici di Divisione;

disciplina, traslochi, avanzamenti, esoneri, anticipazioni, sussidi, competenze accessorie ed altri affari del personale in genere;

rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio, lettere di posto per il personale degli uffici della Divisione;

ricevimento e distribuzione della corrispondenza in arrivo e spedizione di quella in partenza;

tenuta del protocollo e dell'archivio della Divisione;

dormitori del personale viaggiante.

Ufficio Contabilità ed Economato.

Ruoli delle competenze del personale degli Uffici delle Divisioni;

statistica riassuntiva mensile delle spese di personale;

somministrazioni degli oggetti di vestiario, stampati, oggetti di cancelleria, materie diverse ed oggetti di consumo, nonchè riparazioni e sostituzioni degli oggetti inventariali limitatamente agli Uffici della Divisione;

preventivo annuo riassuntivo del materiale d'esercizio ed approvazione dei buoni relativi;

tenuta degli inventari per i soli Uffici della Divisione;

pagamenti ed incassi per conto del Servizio Movimento e Traffico, esclusi quelli devoluti alle Sezioni;

registrazione dei documenti di spesa emessi dall'Ufficio e riassunto generale mensile di tutte le registrazioni, tenendo conto di quelle fatte dalle Sezioni distaccate.

III. — Competenze ed attribuzioni del Capo Divisione.

6. Sono di competenza del Capo Divisione:

a) la scelta, l'ammissione in servizio, nei limiti delle piante organiche approvate, e l'esonero degli agenti avventizi in servizio continuativo;

b) il reclutamento, secondo le norme stabilite, dei frenatori e dell'altro personale, che può assumersi senza la formalità dei pubblici concorsi;

c) l'assegnazione, in via permanente, di funzioni superiori attinenti a qualifiche di grado pari od inferiori al 12, colle norme e limitazioni stabilite;

d) i traslochi degli agenti dei gradi 9 e 10 nei limiti della Divisione quando non si tratti di destinazioni a posti di importanza superiore al grado dell'agente;

e) i traslochi da uno ad altro Compartimento, solo per domanda, degli agenti del grado 10 compreso ed inferiori;

f) l'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza indicati dall'art. 48 del Regolamento del personale;

g) la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente, e di quelli straordinari senza paga fino ad un mese purchè questi non importino aumento di spesa, a tutto il personale dipendente di grado inferiore al 7;

h) le concessioni che riguardano i biglietti di servizio, i buoni di bagaglio e le lettere di porto in servizio, in conformità dei Regolamenti;

i) la concessione di anticipazioni e di sussidi al personale nei limiti e nelle forme stabilite;

k) l'approvazione del lavoro straordinario per il personale dipendente, escluso quello degli Uffici, in circostanze eccezionali di servizio;

l) la concessione dei premi di cui agli articoli 162, ul-

timo alinea, 184, ultimo alinea, e 186 delle Disposizioni sulle competenze accessorie; nonchè i premi di cui agli articoli 185 e 187 delle Disposizioni stesse limitatamente però alla somma di L. 20;

m) i provvedimenti di qualunque genere da prendere in seguito alle decisioni del Comitato di esercizio o di propria iniziativa, informandone tosto il Servizio Centrale, nei casi di interruzioni di linea o di gravi accidenti, per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni e per rimediare, in ordine ai trasporti, alle conseguenze dell'accidente, previ gli accordi che occorressero con gli altri Compartimenti;

n) l'approvazione di lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per occupazione temporanea di aree e di locali nelle stazioni, per la compilazione di documenti di trasporto, per esercizio di ristorante per spaccio di bibite, tabacchi e simili fino all'importo complessivo di lire tremila, se il contratto si faceva previo pubblico incanto o licitazione privata, e di lire mille se per trattativa privata;

o) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per concedere servizi di carico e scarico, di facchinaggio, di manovre e simili, fino ad un limite di spesa complessiva di lire tremila se il contratto si faccia previo pubblico incanto o licitazione privata, e di lire mille se per trattativa privata;

p) la liquidazione amichevole di vertenze commerciali, quando l'indennità da pagare non ecceda le L. 1000 e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima;

q) la liquidazione di indennizzi per infortuni a persone estranee all'Amministrazione, per le quali la responsabilità dell'Amministrazione non sia dubbia, fino alla somma di L. 1500 per individuo;

r) il condono di tasse di sosta e magazzinaggio, fino all'importo L. 50 per spedizione;

s) l'autorizzazione di treni speciali a tariffe normali

in determinate occasioni, previ accordi, che occorressero, con altre Divisioni.

7. Il Capo-Divisione, rispondendo del buon andamento del servizio del Movimento e del Traffico nella Divisione da lui diretta,

cura e sorveglia che gli Uffici ed il personale dipendenti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, dieno opera alacre ed efficace;

sorveglia e coordina il lavoro delle Sezioni distaccate;

prende tempestivamente le iniziative di sua competenza;

fa conveniente uso delle facoltà che gli sono assegnate;

provvede alla disciplina del personale dipendente e ne sorveglia il contegno anche nei rapporti col pubblico;

studia il movimento dei viaggiatori e delle merci e le condizioni del commercio e della produzione locale in relazione alle tariffe ed al traffico;

interviene nelle proposte di progetti per ampliamenti e modificazioni di piazzali, fabbricati, binari allacciati ed impianti nuovi;

propone le classifiche per l'applicazione dei premi ed i tipi di turni di servizio riguardanti il personale di stazione;

segue l'andamento delle spese del servizio curando che siano contenute nei giusti limiti;

studia e propone quanto altro ritiene necessario ed utile al buon andamento del servizio;

fa parte, come dall'Ordine Generale n. 11 — 1908 del Comitato d'esercizio presieduto dal Capo Compartimento.

8. Il Capo Divisione corrisponde in via ordinaria col Capo Servizio del Movimento e Traffico da cui dipende, con i Capi Servizio del Commerciale, del Controllo e del Personale per gli affari di loro competenza, nonchè con tutte le Divisioni ed Uffici sia del proprio che degli altri Compartimenti.

Con i Capi degli altri Servizi Centrali, di massima e salvo quanto sia stabilito in contrario, corrisponde solo per comunicazioni d'ordine di loro competenza e per notizie di carattere urgente.

La corrispondenza è firmata coll'indicazione: *Il Capo Divisione del Movimento e Traffico.*

III. SEZIONI DISTACCATE DEL MOVIMENTO E TRAFFICO.

9. Le Sezioni distaccate del Movimento e Traffico sono rette da un funzionario avente grado di Ispettore Capo. Un Ispettore Principale di movimento coadiuva l'Ispettore Capo sia nella direzione dell'ufficio di sezione sia nella sorveglianza del servizio di linea.

10. L'Ispettore Capo ha alla sua diretta dipendenza i Sovraintendenti, gli Ispettori di riparto ed i Capi Conduttori Principali. Egli dispone pure di Ispettori, di Controllori del traffico, del materiale e dei telegrafi.

11. L'Ispettore Capo della Sezione dirige e sorveglia il servizio delle stazioni e dei treni, facendo osservare i regolamenti, e tutte le norme, istruzioni e disposizioni che vengono impartite;

mantiene la disciplina di tutto il personale della sezione;

fa le proposte che ritiene necessarie e convenienti per il buon andamento del servizio;

studia i mezzi per favorire lo sviluppo del traffico sulle linee della Sezione;

cura che le spese d'esercizio sieno contenute nei giusti limiti.

12. L'Ispettore Capo, direttamente ed a mezzo dei funzionari e dell'ufficio dipendente provvede:

al regolare andamento dei treni. rilevandone i ritardi e le altre anormalità;

alla compilazione degli orari dei treni speciali e alla revisione di quelli eventualmente compilati dagli Ispettori di Riparto;

all' effettuazione dei treni straordinari e supplementari che si rendessero necessari per trasporto di viaggiatori, merci e materiali;

alla revisione dei documenti inerenti alla circolazione dei treni;

alla compilazione della relazione giornaliera sull' andamento dei treni e ad informare sollecitamente la Divisione delle anormalità e dei fatti salienti di servizio;

alla sorveglianza del servizio dei telegrafi per la parte disciplinare ed amministrativa;

all'esame e proposte di modificazioni e di ampliamenti degli impianti di stazione, richiesti per miglioramenti dei servizi o da aumenti di traffico;

all'esame delle domande di raccordo e di ingresso speciale nelle stazioni, di quelle per gli esercizi di ristoranti, spacci di bibite, tabacchi, per compilazione di documenti di trasporto, per affitto aree di deposito e locali nel recinto delle stazioni, ed ai contratti per servizi di manovre, di facchinaggio, trasporti a domicilio, servizi cumulativi e di corrispondenza, presentando al Capo della Divisione le relative proposte;

alla ripartizione del materiale da merci curandone la buona utilizzazione, cioè: evitandone le soste, sollecitando lo smistamento dei treni, le manovre di stazione, il carico e lo scarico ed i trasbordi e sorvegliando la regolare formazione del carico e l'esatta applicazione delle norme che regolano i trasporti;

ad evitare ingombri nelle stazioni, seguendo con diligenza l'irradiazione dei traffici ed il movimento sulle linee e nelle stazioni, adottando i provvedimenti di sua competenza e provocando quelli riservati ad uffici superiori.

a sorvegliare l'esatta compilazione da parte delle stazioni dei rapporti sulla situazione dei carri, carrozze, bagagliai, scaldapiedi, copertoni ed attrezzi di carico, sullo scambio del materiale colle Sezioni confinanti, con ferrovie allacciate; agli inventari del materiale, alle statistiche sul carico merci, sul lavoro dei principali scali e simili;

a che sia effettuata la regolare composizione, il riscaldamento e la illuminazione dei treni viaggiatori, curando che il materiale componente questi treni, sia nelle volute condizioni di pulizia;

a che sia effettuata la pulizia dei carri da merce specialmente di quelli pel trasporto del bestiame;

alla trattazione dei reclami dei viaggiatori e degli affari per accidenti, avarie, disguidi, mancanze, eccedenze, ritardi, manomisioni, furti, giacenze di merci, bagagli e simili;

alle proposte per abbuoni di tassa di sosta e per l'amichevole composizione di vertenze commerciali;

alla sorveglianza del servizio delle Agenzie di Città, dei trasporti a domicilio e di quello doganale delle Stazioni, facendo praticare verifiche contabili saltuarie delle Stazioni ed Agenzie di città, secondo le istruzioni emanate al riguardo;

a sorvegliare le liquidazioni amichevoli degli indennizzi fatte dai Capi stazione secondo le competenze loro attribuite;

a sorvegliare anche, in via disciplinare, la tenuta della contabilità nelle stazioni;

alla tenuta delle posizioni contabili, dei fogli matricolari e degli stati di famiglia degli agenti;

alle proposte per le nomine in prova ed a stabile, per le promozioni, per i collocamenti in aspettativa e gli esoneri del servizio; per gratificazioni, sussidi ed anticipi per tutto il personale dipendente.

alla revisione dei turni di servizio del personale viaggiante da trasmettersi alla Divisione per l'approvazione definitiva;

alla revisione dei libretti di servizio dei deviatori, dei posti di blocco, e dei prospetti di occupazione dei binarii delle stazioni;

all'osservanza delle norme per la prevenzione degli infortunii sul lavoro;

alla compilazione e chiusura completa in ogni parte dei ruoli per le competenze del personale degli Uffici, delle stazioni e dei treni e dell'altro personale dipendente inviandoli poscia alla Ragioneria;

ad autorizzare le stazioni ad effettuare i pagamenti di urgenza degli avventizi;

alla compilazione della statistica mensile delle spese di personale inviandola alla Divisione nel giorno stabilito;

alla revisione delle domande per somministrazioni di oggetti di vestiario, stampati, oggetti di cancelleria, materie diverse ed oggetti di consumo e dànno corso alle medesime inviandole ai competenti Magazzini;

alla revisione delle domande per le riparazioni e sostituzioni del materiale di esercizio e provvedono alle medesime a mezzo dei Magazzini o dell'industria privata, giusta le disposizioni in vigore;

alla compilazione del preventivo annuo per il materiale di esercizio da trasmettersi alla Divisione, emettendo poi, ad approvazione conseguita, i buoni a cui sarà dato corso a mezzo della Divisione medesima;

all'emissione di tutti gli ordini d'introito per i canoni fissi, fitti e simili.

alla registrazione di tutti i documenti di spesa emessi dalla Sezione, inviando mensilmente un riassunto della registrazione alla Divisione, giusta le istruzioni che verranno date;

alla verifica delle liquidazioni delle imprese di carico e scarico merci ed all'autorizzazione dei relativi pagamenti.

13. Avvenendo interruzioni di linee, l'Ispettore Capo dà d'urgenza tutte le disposizioni necessarie per stabilire il miglior servizio speciale possibile e provvede per l'istradamento delle spedizioni in viaggio, quando possano essere mandate a destino per altra via.

In caso di accidenti e sinistri l'Ispettore Capo prende subito i provvedimenti necessari ed urgenti riferendone telegraficamente.

L'Ispettore Capo, venendo fatte richieste d'acqua da parte di privati, di Comuni od altri Enti, prende gli opportuni provvedimenti d'accordo col rappresentante della Trazione e, quando del caso, con quello del Mantenimento.

14. — All'Ispettore Capo della Sezione vengono deferite le seguenti facoltà:

a) scelta ed ammissione in servizio del personale avventizio ordinario per funzioni continuative di manovale, nei limiti delle piante organiche approvate ed il suo esonero;

b) assunzione ed esonero di avventizi, per funzioni non superiori a quella di Aiutante applicato, in sostituzione di agenti in pianta assenti, e per assoluti bisogni straordinari e temporanei;

c) assegnazione in modo permanente a funzioni superiori attinenti a qualifiche di grado non superiore al 15 colle norme e limitazioni stabilite;

d) traslochi, entro i limiti della Sezione, del personale

dipendente, del grado 11 ed inferiori, quando non implichino l'assegnazione di funzioni competenti ai gradi superiori al 15, e non abbiano per conseguenza di aumentare il personale oltre la pianta organica approvata;

e) approvazione del lavoro straordinario richiesto da esigenze di carattere urgente e non prevedibile, escluso quello degli Uffici, informandone la Divisione;

f) concessione dei congedi ordinari regolamentari a tutto il personale dipendente, fatta eccezione per i congedi agli Ispettori Principali, Ispettori, Sotto Ispettori ed Allievi Ispettori, per i quali la concessione viene limitata alla durata di 5 giorni;

g) concessione dei congedi straordinari senza paga, che non importino aumenti di spesa, agli agenti di grado inferiore al 7, e per durata non superiore a quella del congedo ordinario;

h) concessioni regolamentari che riguardano biglietti di servizio, buoni bagaglio, lettere di porto, salvo le facoltà accordate anche ad altri agenti di grado inferiore dall'apposito regolamento;

i) provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza dell'art. 48 del Regolamento del personale;

k) liquidazione amichevole delle vertenze commerciali, quando l'indennità da pagarsi non ecceda la somma di lire 500 e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima.

15. Per la trattazione delle pratiche commerciali, le Sezioni distaccate sono autorizzate a corrispondere colle stazioni di tutta la Rete dello Stato. A tale scopo possono pure corrispondere tra loro e colle Divisioni delle altre Compartimentali, come pure col Servizio Commerciale e Controllo per trattazione urgente di vertenze di competenza della Direzione Generale.

La corrispondenza della Sezione è firmata sotto l'indicazione: *L'Ispettore Capo del Movimento e Traffico.*

16. Di ogni Sezione di Movimento distaccata, e di ogni Divisione senza Sezione distaccata, fa parte un Circolo di ripartizione del materiale, che potrà, ove occorra, avere alla dipendenza dei Sotto circoli.

17. Le funzioni del Circolo di ripartizione sono quelle di ripartire il materiale da merci (carri, copertoni, attrezzi di carico) disponibile sulle linee della Sezione, uniformandosi alle prescrizioni che, nell'interesse generale della Rete, vengono impartite dal Servizio Centrale del Movimento e Traffico a mezzo di Delegazioni.

Per quanto riflette il materiale da viaggiatori (carrozze, bagagliai, scaldapiedi), la Sezione si limita ad eseguire le disposizioni della Divisione, spettando a questa ultima di provvedere direttamente alla ripartizione del materiale stesso fra tutte le stazioni poste nella propria circoscrizione, mentre poi, a sua volta, la Divisione deve uniformarsi alle norme impartite dal Servizio Centrale pel tramite delle Delegazioni.

18. Di ogni Sezione distaccata e di ogni Divisione senza Sezioni distaccate, fanno parte dei Riparti Telegrafici che possono corrispondere direttamente col Riparto Tecnico della Divisione per quanto riguarda la trattazione degli affari tecnici.

V. — Disposizioni transitorie

19. Restano in vigore tutte le disposizioni vigenti, in quanto non siano contrarie al presente Ordine Generale.

Appositi Ordini di servizio stabiliranno le date di attivazione delle nuove circoscrizioni delle Divisioni e relativo funzionamento, della costituzione delle Sezioni del Movimento e Traffico e dell'istituzione e funzionamento delle Delegazioni della Circolazione Veicoli.

Le Divisioni, durante il periodo di formazione delle Sezioni del Movimento e Traffico, continueranno a provvedere direttamente a quella parte di attribuzioni che non potessero ancora essere dalle stesse assunte.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 22 Maggio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circoscrizione delle Divisioni, Sezioni, Sovraintendenze e Riparti del Movimento e Traffico.

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI		LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
		N.	Sede		
Torino	Torino I		Torino	Sovraintendenza delle stazioni di Torino e linea Torino (c) - Trofarello (c - Chieri.	c (compreso) e (escluso)
		1	Torino	Torino (e) - Modane (e); Bussoleno-Susa; Torino (e)-Torre Pellice; Bricherasio-Barge.	
		2	Cuneo	Airasca (e) - Cuneo - Vievola; Cuneo-Bastia(e); Carmagnola(e) - Cuneo; Moretta-Brà (e); Saluzzo-Savigliano.	
		3	Savona	Trofarello (e) - Savona (c); Ceva - Ormea.	
	Torino II	1	Novara	Vercelli (c) - Rho (e); Novara - Borgomanero - Domodossola (e); Vignale - Varallo.	
		2	Mortara	Novara (e) - Torreberetti (e); Mortara-Vercelli (e); Mortara-Corsico (c); Mortara-Cava Manara (e).	
		3	Chivasso	Chivasso-Aosta; Torino (e) - Vercelli (e); Santhià-Arona (e).	
	Alessandria	1	Alessandria	Stazione di Alessandria e linea Alessandria-Torreberetti - Pavia (e).	
		2	Alessandria	Alessandria (e)-Brà (e); Cantalupo-S. Giuseppe (e).	
		3	Casale	Asti (e) - Mortara (e); Vercelli (e) - Valenza (e); Chivasso (e) - Casale.	
		4	Asti	Trofarello (e) - Alessandria (e); Asti-Castagnole (e); Asti-Acqui (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Genova	Genova		Genova	Sovraintendenza scali e stazioni Sampierdarena, Rivarolo e Campasso.	Aggregato alla Sovraint. Scali.
		1	Genova	Genova-Ronco (c) (V. Busalla e V. Mignanego); Sampierdarena (e) - Acqui (e).	
		2	Genova	Sovraintendenza delle stazioni di Genova PP. e PB. e linea Genova-Spezia (e).	
		3	Savona	Sampierdarena (e)-Savona (e) - Ventimiglia (c).	
	Voghera	1	Pavia	Rogoredo (e) - Voghera (e); Pavia - Casalpusterlengo (e).	
		2	Voghera	Alessandria (e)-Piacenza (e); Bressana (e) - Broni.	
		3	Novi	Ronco (e) - Alessandria (e); Novi-Tortona (e).	
Milano	Milano I.		Milano	Sovraintendenza delle stazioni di Milano e Rogoredo.	
		1	Milano	Milano (e) - Chiasso.	
		2	Milano	Milano (e) - Gallarate - Arona (e); Gallarate - Laveno (e); Gallarate-Varese.	
		3	Arona	Vignale (e) - Iselle (c); Oleggio - Luino.	
	Milano II.	1	Lecco	Monza (e) - Lecco; Albate C. (e) - Lecco; Lecco-Sondrio; Colico-Chiavenna.	
		2	Bergamo	Calolzio (e) - Rovato (e); Seregno (e) - Ponte S. Pietro; Bergamo-Treviglio (e); Palazzolo-Paratico.	
		3	Brescia	Milano (e) - Verona (e).	
	Piacenza	1	Piacenza	Rogoredo (e)-Parma (e); Codogno-Cremona (e).	
		2	Cremona	Cremona-Treviglio (e); Olmeneta-Brescia (e); Cremona-Mantova (e); S. Zeno-Parma (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Venezia	Venezia		Venezia	Sovraintendenza delle stazioni di Venezia e linea Venezia-Mestre (c).	
		1	Venezia	Padova (c)-Mestre (e)-Portogruaro (c).	
		2	Udine	Casarsa (c)-Udine-Pontebba; Spilimbergo - Casarsa - Portogruaro (e); Udine-Cormons.	
		3	Treviso	Mestre (e)-Belluno; Treviso-Casarsa (e); Treviso-Motta di L.	
		4	Rovigo	Padova (e)-Bologna (e); Rovigo-Chioggia.	
	Verona	1	Verona	Stazioni di Verona e linea Verona-Padova (e).	
		2	Verona	Ala-Modena (e).	
		3	Vicenza	Padova (e)-Bassano; Vicenza (e)-Schio; Vicenza (e)-Treviso (e).	
		4	Legnago	Dossobuono (e) - Rovigo (e); Mantova (e)-Monselice (e).	
Firenze	Firenze		Firenze	Sovraintendenza delle stazioni di Firenze e Rifredi e linea Firenze-Faenza (e).	
		1	Pistoia	Pisa (e)-Pistoia-Rifredi (e); Viareggio (e)-Lucca-Bagni di Lucca.	
		2	Arezzo	Firenze C. di M. (e)-Chiusi (c).	
		3	Siena	Empoli (e)-Chiusi (c); Asciano-Montepescali (e).	
	Pisa	1	Spezia	Spezia (c)-Sarzana (c); Parma (e) - Vezzano; S. Stefano - Sarzana.	
		2	Pisa	Sarzana (e)-Pisa (c); Avenza-Carrara.	
		3	Livorno	Livorno-Pisa (e)-Empoli (c) - Firenze (e).	
		4	Cecina	Pisa (e) - Grosseto (c); Colle Salvetti - Livorno (e); Cecina - Volterra; Campiglia M.-Piombino.	
	Bologna	1	Bologna	Bologna-Pistoia (e); Bologna-Poggio Rusco.	
		2	Parma	Parma (e)-Bologna (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.°	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Roma		·	Roma	Sovraintendenza delle stazioni di Roma e raccordi.	
		1	Roma	Portonaccio (e)-Chiusi (e); Attigliano-Viterbo; Orte-Terni(e).	
		2	Roma	Roma T. (e)-Cassino (c).	
		3	Civitavecchia	Roma (e)-Grosseto (e); Palo-Ladispoli; P. Galera-Fiumicino.	
		4	Velletri	Ciampino (e)-Cecchina-Velletri; Segni (e)-Velletri-Terracina; Ciampino (e)-Frascati.	
		5	Avezzano	Roma (e)-Sulmona (e); Avezzano-Roccasecca (e).	
		6	Sulmona	Sulmona-Pescara (e): Sulmona-Isernia-Caianello (e).	
Ancona		1	Ravenna	Ferrara (e) - Rimini (e); Castelbolognese (e)-Ravenna; Lugo-Lavezzola.	Il servizio interno e personale della stazione di Ancona e diramazione al Porto sono sorvegliati da apposito Ispettore della Divisione Movimento e Traffico.
		2	Rimini	Bologna (e)-Ancona (e);	
		3	Fabriano	Falconara (e) - Fabriano (c); Fabriano-Urbino; P. Civitanova (e)-Albacina.	
		4	Foligno	Fabriano (e)-Terni (c); Foligno-Terontola (e).	
		5	Aquila	Terni (e)-Sulmona (e).	
		6	S. Benedetto	Ancona (e) - Castellammare Adr. (c); Ascoli-P. d'Ascoli; Giulianova-Teramo.	
		7	Foggia	Castellammare Adr. (e) Foggia (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Napoli	Napoli		Napoli	Sovraintendenza delle stazioni di Napoli e S. Giov. a Teduccio.	
		1	Napoli	Napoli (e) – Cancello – Cassino (e); Sparanise–Gaeta.	
		2	Napoli	Napoli (e)–Salerno (e); Cancello (e) – Torre Annunziata – Gragnano; Codola (e) – Nocera.	
		3	Benevento	Napoli (e)–Caserta (e)–Benevento; Benevento–Avellino (e).	
		4	Avellino	Cancello (e)–Mercato S. Severino–Avellino–Rocchetta (e).	
		5	Salerno	Mercato S. Severino (e)–Salerno: Salerno–Battipaglia–Potenza (e); Sicignano–Lagonegro.	
		6	Potenza	Potenza–Metaponto (c) – Taranto (e).	
	Foggia	1	Foggia	Foggia–Benevento (e); Foggia – Lucera; Foggia – Manfredonia.	
		2	Foggia	Cervaro (e)–Potenza (e); Rocchetta–Spinazzola (e).	
		3	Barletta	Foggia (e)–Bari (e); Barletta–Spinazzola (e); Cerignola–Cerignola Città; Ofantino–Margherita di Savoia.	
		4	Campobasso	Termoli (e) – Benevento (e); B. Bosco Redole–Carpinone(e).	
	Bari	1	Bari	Bari–Taranto (e); Spinazzola (e)–Gioia del Colle.	
		2	Brindisi	Bari (e) – Gallipoli; Zollino – Otranto.	
		3	Taranto	Taranto – Brindisi (e); Francavilla–Lecce (e); Novoli–Nardò (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI		LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
		N.	Sede		
Reggio C.		1	Sapri	Battipaglia (e) – Paola (c).	
		2	Reggio C.	Villa S. Giovanni (e) - Paola (e).	
		3	Reggio C.	Villa S. Giovanni (c) – Roccella (c).	
		4	Catanzaro	Catanzaro – S. Eufemia (e); Catanzaro – Roccella (e).	
		5	Cotrone	Catanzaro (e) – Sibari (e).	
		6	Cosenza	Metaponto (e)–Cosenza–Pietrafitta.	
Palermo		1	Palermo	Palermo C. (c)–S. Caterina (e); Termini I.–S. Agata di M. (e); Roccapalumba–Aragona C. (e).	
		2	Messina	S. Agata di M. (c)–Messina; Messina–Catania (e).	
		3	Caltanissetta	S. Caterina (e)–Aragona C. (c) – P. Empedocle; Canicatti – Licata (c).	
		4	Catania	Catania–S. Caterina (c); Bicocca–Siracusa (e); Valsavoia – Caltagirone.	
		5	Siracusa	Siracusa–Licata.	
		6	Palermo	Palermo C. (e) – Palermo P.; Madonna dell'Orto–Trapani.	
	Messina			Servizio di Navigazione dello Stretto.	Sezione speciale.

Ordine di Servizio N. 128.

(Servizio VII)

Itinerari per trasporti derrate a carro completo a P. V. A.

In dipendenza delle modificazioni introdotte coll'Orario generale 1° giugno negli *Itinerari principali e sussidiari* da utilizzarsi per l'inoltro dei carri completi a P. V. A. di *Derrate alimentari*, si è provveduto alla ristampa dei prospetti numerico e grafico di tali Itinerari (vedi allegati *A* e *B*), ai quali le stazioni dovranno d'ora innanzi, sino a nuovo avviso, *esclusivamente e strettamente* attenersi pei detti trasporti.

Le Divisioni del Movimento e Traffico ed il Serv. Movim. e Traffico di Ancona provvederanno a loro volta ad impartire subito tutte quelle altre istruzioni che si rendessero necessarie in dipendenza del nuovo orario, per quanto riguarda le linee secondarie non considerate dai detti prospetti ed i treni delle linee stesse più opportuni per essere allacciati agli itinerari principali; come pure per quanto riflette gli itinerari da seguirsi per l'istradamento dei carri derrate provenienti da zone di produzione e normalmente destinati ad importanti località di consumo dell'interno.

Nell'intento poi di sempre meglio disciplinare i trasporti in parola e prevenire il più possibile l'eventualità di disguidi, specialmente dei carri diretti all'estero, vengono istituiti speciali etichette mod. G 222 (dall'A all'I), distinte *per regioni di origine* e *transiti di confine*, da applicarsi ai lati dei carri derrate, sulle apposite tabelle, a cura delle Stazioni mittenti.

Tali etichette sono stampate su carta di colore differente perchè sia facile il distinguerle a colpo d'occhio; e precisamente:

Mod. G 222A in color **bianco** da *Villa S. Giovanni* (o Napoli) e stradale, a *Torino* e *Modane*.
» G 222B » **rosa** » » (o Napoli) e stradale, a *Domodossola*.
» G 222C » **verde** » » (o Napoli) e stradale, a *Luino*.

Mod. G 222D in color **cremisi** da *Villa S. Giovanni* (o Napoli) e stradale, a *Milano e Chiasso*.
» G 222E » **giallo-chiaro** » (o Napoli, o Brindisi) e stradale, ad *Ala*.
» G 222F » **celeste** » » (o Napoli, o Brindisi) e stradale a *Pontebba*.
» G 222G » **grigio-perla** » (o Napoli, o Brindisi), e stradale, a *Cormons*.
» G 222H » **arancio** dal *Veneto* (o Udine) e stradale, a *Milano, Chiasso, Modane, Domodossola* e *Luino*.
» G 222I » **cenere** da *Brindisi* (o Taranto) e stradale, a *Milano* e *Chiasso*.

Le stazioni delle regioni di origine di trasporti derrate provvederanno ad indirizzare subito al competente Magazzino stampa una richiesta straordinaria per tali etichette, delle quali dovranno iniziare l'uso appena ne saranno fornite.

Coll'occasione rinnovansi vive raccomandazioni al personale tutto perchè le norme impartite con gli Ordini di Servizio N. 111-906 e 63 e 125-907 siano **sempre osservate,** specie per quanto si riferisce all'inoltro di carri derrate **esclusivamente con gli itinerari stabiliti,** e perchè sia posto nell'eseguimento di tali trasporti di evidente importanza per l'economia nazionale, il maggiore interessamento possibile.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 129.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti sulla tratta Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino.

A datare dal 1° giugno 1908 sarà attuata, sulla tratta Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino, la tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus o misti, compresa nella 27ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti, edizione settembre 1900.

Dalla data suddetta i treni accelerati, omnibus e misti adibiti al servizio locale della tratta Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino saranno composti di sole vetture di 1ª e 3ª classe; ed i treni accelerati, omnibus e misti della linea Roma-Pisa, che si effettuano per oltre e da oltre Civitavecchia, saranno formati, sulla tratta Roma-Civitavacchia, di due sezioni destinate l'una al servizio di transito e l'altra a quello locale. In questa seconda sezione non vi saranno che vetture di 1ª e 3ª classe come nei treni riservati al servizio locale.

Dei prezzi della detta tariffa potranno fruire soltanto i viaggiatori che prenderanno posto nei treni accelerati, omnibus o misti: quelli che si varranno dei treni diretti dovranno pagare le tariffe attualmente in vigore.

I ragazzi di statura inferiore ad un metro sono trasportati gratuitamente nei soli treni accelerati, omnibus o misti, purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta; per tutti gli altri viaggianti nei treni stessi dovrà essere pagata la tariffa per gli adulti. Pei viaggi dei ragazzi nei treni diretti, restano ferme le disposizioni dell'art. 17 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Nei prezzi della menzionata tariffa essendo già compreso l'importo della tassa di bollo, nessuna ulteriore esazione deve aver luogo per tale titolo. Le stazioni dovranno quindi limitarsi a riscuotere, per i biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno che rilasceranno in base alla tariffa medesima, il prezzo sugli stessi stampato.

Sono mantenuti in vigore, ai prezzi attuali, i biglietti di andata e ritorno ora in distribuzione fra le stazioni della tratta Roma–Civitavecchia e valevoli anche per i treni diretti.

Non è ammesso il cumulo dei prezzi della nuova tariffa con quelli delle tariffe in vigore sulle altre linee della rete dello Stato, e perciò i biglietti che fossero richiesti per viaggi in servizio cumulativo fra le stazioni della Roma-Civitavecchia (e diramazione Pontegalera-Fiumicino) e quelle di altre linee dovranno essere rilasciati ai prezzi della tariffa ordinaria o

di quella differenziale *A*, a seconda dei casi, riscuotendo sempre, in aggiunta ai prezzi stessi, la tassa di bollo.

Nulla è innovato sulle tratte Roma-Civitavecchia e Pontegalera-Fiumicino, per quanto concerne i viaggi con biglietto di abbonamento ordinario o speciale, o con biglietto a itinerario combinabile e combinato, nè per quelli in base alle concessioni speciali od al regolamento pei trasporti militari: pei quali viaggi è pure conservato il servizio cumulativo fra le tratte medesime e le altre linee della rete dello Stato, in base alle norme vigenti su queste ultime, e per tutte e tre le classi.

Potranno quindi essere rilasciati biglietti di abbonamento ordinario e speciale e biglietti combinabili o combinati delle tre classi comprendenti percorsi sulle tratte Roma-Civitavecchia e Pontegalera-Fiumicino, e pei viaggiatori aventi titolo alle concessioni .speciali ed alle tariffe del regolamento pei trasporti militari i biglietti potranno essere rilasciati direttamente per la stazione di definitiva destinazione, coi prezzi conteggiati in base alle rispettive tariffe ridotte per l'intero percorso cumulato e con la riscossione della tassa di bollo anche per i viaggi in partenza da stazioni delle tratte suddette.

Tutti i biglietti delle categorie sovraindicate rilasciati per la seconda classe e comprendenti percorsi sulle tratte Roma-Civitavecchia e Pontegalera-Fiumicino, e così pure i biglietti di abbonamento ordinario e quelli di andata e ritorno a tariffa ordinaria in servizio interno di dette tratte, stati del pari rilasciati per la 2ª classe, sono validi sulle tratte medesime, senza ulteriore pagamento, per la 1ª classe dei treni accelerati, omnibus o misti adibiti al servizio locale e sprovvisti di vetture di 2ª classe.

Le stazioni delle tratte Roma-Civitavecchia e Pontegalera-Fiumicino riceveranno dalla Divisione Controllo Prodotti di Torino le necessarie istruzioni per la compilazione della contabilità relativa ai nuovi biglietti emessi in base alla tariffa di cui si tratta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 130.

(Servizio VIII)

Estensione alla tratta Nocera dei Pagani-Codola della tariffa per treni accelerati, omnibus e misti, già in vigore sul tronco Napoli-Salerno e diramazione Torre Annunziata-Gragnano.

Dal 1° giugno 1908 viene estesa alla tratta Nocera dei Pagani-Codola la tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti, già attuata sul tronco Napoli-Salerno e diramazione Torre Annunziata-Gragnano, come dalla 25ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti in data 15 settembre 1907, e ciò sotto l'osservanza delle stesse norme e disposizioni in vigore sul tronco anzidetto.

Il suddetto provvedimento è compreso nella 27ª Appendice alle Tariffe (edizione settembre 1900).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 131.

(Servizio VIII)

Servizio treni fra la stazione di Napoli Centrale ed il Porto (Molo Trapezoidale).

(Vedi Ordine di Servizio N. 105 e 123-1907).

Come è indicato nell'Ordine di Servizio relativo all'attivazione dell'Orario Generale 1° giugno 1908, i treni *AC* e *CA* che ora si effettuano rispettivamente nei giorni di mercoledì e lunedì fra Napoli Centrale ed il Molo Trapezoidale, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in corrispondenza coi piroscafi per e da Alessandria d'Egitto, verranno soppressi, data la loro scarsissima utilizzazione.

Continueranno invece ad essere effettuati gli attuali treni giornalieri fra Napoli Centrale ed il Molo, per il servizio viaggiatori e bagagli in corrispondenza coi piroscafi per e da Palermo.

Per conseguenza, a datare dal 1° giugno p. v. il rilascio dei biglietti e la registrazione dei bagagli per o da « Napoli Molo Trapezoidale » dovranno aver luogo soltanto su richiesta dei viaggiatori diretti « in Sicilia », o provenienti da quell'isola.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 132.

(SERVIZIO VIII)

Concessione speciale C.
(Vedi Ordini di Servizio N. 82-1907 e 92-1908)

Con riferimento agli Ordini di Servizio 82-1907 e 92-1908 si avverte che, in seguito ad accordi intervenuti con le Ferrovie secondarie sottoindicate, è stato ammesso che gli impiegati dello Stato e le loro famiglie, nei casi di trasferimento con indennità, possano fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale C anche nei viaggi in servizio cumulativo:

Ferrovie del Ticino (linea Santhià-Biella);
Società Veneta;
Ferrovia Suzzara-Ferrara;
Ferrovia elettrica di Valle-Brembana;
Ferrovia Mandela-Subiaco;
Ferrovie di Reggio Emilia;
Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino;
Ferrovia Sondrio-Tirano.

I prezzi da riscuotersi pei percorsi delle Ferrovie suddette risultano dalle « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli

in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari » edizione 1° luglio 1902.

Le Ferrovie suddette non avendo però ammessa l'applicazione dei ribassi nei viaggi che gli impiegati governativi effettuano *per missione*, i viaggi stessi non potranno aver luogo in servizio cumulativo, dovendo gli interessati provvedersi, pel percorso delle Ferrovie medesime, di biglietti ordinari.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 133.

(SERVIZIO VII)

Illuminazione sussidiaria a candele delle carrozze.

A partire dal 1° luglio 1908 sarà adottato, per l'illuminazione sussidiaria delle carrozze in servizio interno su tutta la rete, il sistema delle scorte a determinate stazioni dei fanaletti a candela, mentre per le carrozze in servizio diretto coll'estero, detti fanaletti saranno consegnati al Capo Treno oppure riposti negli armadietti appositi di cui sono munite alcune delle carrozze stesse.

Le modalità circa l'uso dei fanaletti in parola, dati in scorta colla candela e quelle per le richieste ad uno dei Magazzini di: *Torino P. N.*, *Milano C.*, *Rivarolo Ligure*, *Verona*, *Bologna*, *Lucca*, *Roma T.*, *Ancona*; *Napoli* (ex Meridionali) *Taranto* e *Palermo* sono indicate nelle Istruzioni stampate a parte in apposito libretto che comprende anche l'elenco delle Stazioni che debbono avere le scorte.

Dette Istruzioni, saranno distribuite al personale ed alle Stazioni interessate, per cura del Servizio Centr. VII.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 135.

(SERVIZIO VII).

Impianto di un disco di prima categoria e del relativo disco di avviso ad Ozzano, lato S. Giorgio Casale.

A partire dal treno 5231 del 5 giugno 1908 l'attuale disco di seconda categoria a protezione della stazione di Ozzano, lato S. Giorgio Casale, sarà sostituito da un segnale a disco di prima catagoria scollato a m. 300 circa dal deviatoio estremo e preceduto a m. 939 dal corrispondente disco di avviso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 136.

(SERVIZIO VIII)

Servizio merci nelle stazioni di Roma Termini e di Roma Porta Maggiore
(Vedi Ordini di Servizio N. 39-1905, N. 19-1906, N. 16-1907).

I. — TRASPORTI PER ROMA TERMINI.

A causa delle cresciute difficoltà di servizio nella stazione di Roma Termini, la medesima, ferma restando le restrizioni di cui agli Ordini di Servizio N. 39-1905 e N. 19-1906, a datare dal 1° giugno 1908, viene esclusa altresì dal ricevimento in arrivo delle merci in dettaglio a P. V. ordinaria, percorrenti la linea Avezzano-Prenestina.

In conseguenza di quanto sopra e delle disposizioni precedenti, la stazione di Roma Termini rimane quindi esclusa:

a) dai trasporti in arrivo a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria in provenienza dalla linea di Roma-Ronciglione-Viterbo;

b) dai trasporti in arrivo a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, percorrenti la linea di Civitavecchia-Pontegalera;

c) dai trasporti in arrivo a piccola velocità ordinaria percorrenti la linea di Avezzano-Prenestina;

d) dai trasporti in partenza, in arrivo ed in transito di esplodenti ascritti alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe, spediti tanto per conto dello Stato, che dei privati.

L'esclusione di cui ai comma *a*) *b*) e *c*) non è però estesa ai trasporti vincolati a dogana, e neppure a quelli a vagone completo indirizzati alle Ditte « *Società Molino e Pastificio Pantanella* », « *Fratelli Franco* » e « *Compagnia Internazionale del Wagons Lits* », che hanno Stabilimento raccordato con la stazione di Roma Termini.

I trasporti d'esplodenti di cui al comma *d*) devono essere presentati o indirizzati alle stazioni di *Roma Tuscolana,* se percorrenti le linee di Napoli o di Pisa, e di *Roma Porta Maggiore,* se percorrenti la linea di Sulmona. Alle stazioni di *Roma Trastevere* e di *Portonaccio* possono essere presentati od indirizzati i trasporti stessi, qualunque sia la destinazione o la provenienza.

Sono inoltre vietate le spedizioni e le rispedizioni fra *Roma Porta Maggiore* e *Roma Termini.* Così pure sono vietate le rispedizioni dalle altre stazioni di *Roma* per quelle di *Roma Termini,* nei casi in cui le stazioni di provenienza non siano ammesse alla spedizione direttamente per Roma Termini.

II. — Estensione del servizio a P. V. alla stazione di Roma Porta Maggiore e tassazione dei trasporti da e per la stazione stessa.

Le limitazioni attualmente esistenti per il servizio della P. V. ordinaria nella stazione di Roma Porta Maggiore sono abrogate, e quindi a datare dal 1° giuno 1908, la stazione stessa viene ammessa senza restrizioni ai trasporti in partenza e in arrivo a P. V. ordinaria.

Restano però in vigore, come risulta dal precedente punto I, le limitazioni relative agli esplodenti ascritti alle categorie 12ª 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle Tariffe, che tanto in arrivo quanto in partenza, sono, ammessi soltanto se percorrenti la linea di Sulmoma.

Colla medesima data la tassazione dei trasporti da e per Roma Porta Maggiore deve essere fatta in base alla distanza di Roma Termini, qualunque sia la destinazione e la provenienza della spedizione.

Le Tariffe locali ed eccezionali di cui fruiscono le spedizioni destinate a Roma Termini saranno di diritto applicabili anche a quelle in destinazioni di *Roma Porta Maggiore.*

Di conseguenza restano soppresse le disposizioni di cui agli Ordini di Servizio N. 39-1905, N. 19-1906, punto I e II e N. 16-1907, punto V.

Nell'allegato al presente Ordine di Servizio sono indicate le modificazioni che, in relazione alle disposizioni suaccennate, sono da apportarsi al volume « Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche » (Edizione gennaio 1901).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 136 - 1908.

Nel volume « Elenco delle stazioni e Libro prontuario delle distanze chilometriche (ed. Gennaio 1901) praticare le seguenti modificazioni:

A pagina 64 aggiungere:

il richiamo (13) nella colonna della piccola velocità accelerata per la stazione di Roma Termini; il richiamo (8) nella colonna della piccola velocità ordinaria per le stazioni di Roma S. Paolo, Roma Termini, Roma Trastevere e Roma Tuscolana;

il richiamo (11) nella colonna della piccola velocità per le stazioni di Roma Porta Maggiore, Roma Trastevere e Roma Tuscolana;

il richiamo (12) nella colonna della piccola velocità per la stazione di Roma Termini.

In calce riportare i sotto indicati richiami (8), (11), (12) e (13) sopprimendo l'(8) e l'(11) ora esistenti:

(8) Non sono ammesse le spedizioni e le rispedizioni fra Roma Porta Maggiore e Roma Termini. Così pure sono escluse le rispedizioni da Roma S. Paolo, Roma Trastevere e Roma Tuscolana per Roma Termini, quando la stazione di originaria provenienza non sia ammessa a spedire direttamente per Roma Termini.

(11) Non sono ammessi, in partenza, in arrivo ed in transito a Roma Termini, i trasporti di esplodenti ascritti alle Categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'Allegato 9 alle tariffe, tanto se eseguiti per conto dello Stato, quanto per conto dei privati.

I trasporti stessi, devono essere presentati o indirizzati alle stazioni di Roma Tuscolana, se percorrenti le linee di Napoli o di Pisa, e di Roma Porta Maggiore se percorrenti la linea di Sulmona. Alle stazioni di Roma Trastevere e di Portonaccio possono essere presentati od indirizzati tali trasporti qualunque sia la destinazione o la provenienza.

(12) Esclusa:

a) dai trasporti in arrivo provenienti dalla linea Roma-Ronciglione-Viterbo non vincolati a dogana;

b) dai trasporti in arrivo percorrenti la linea Civitavecchia-Pontegalera non vincolati a dogana;

c) dai trasporti in arrivo percorrenti la linea Avezzano-Prenestina non vincolati a dogana.

Sono eccettuati dall'esclusione i trasporti a vagone completo indirizzati alle seguenti Ditte, aventi stabilimento raccordato con la Stazione di Roma Termini:

« Società Molino e Pastificio Pantanella », « Fratelli Franco », « Compagnia Internazionale dei Wagons lits ».

(13) Esclusa dal ricevimento in arrivo:

a) dei trasporti in provenienza dalla linea di Roma-Ronciglione-Viterbo non vincolati a dogana;

b) dei trasporti percorrenti la linea di Civitavecchia-Pontegalera non vincolati a dogana.

A pagina 115:

Nella tabella 92 aggiungere il nome di « Roma Porta Maggiore » dopo quella di Roma Termini.

A pagina 116:

Nella tabella 97 aggiungere il nome di « Roma Porta Maggiore » dopo quella di Roma Termini.

Circolare N. 103.

(Servizio X)

Rivoltatura dei cuscini nei compartimenti delle carrozze addobbati in velluto.

(Vedi Circolari 2-1907 e 4-1907 del Servizio X)

I cuscini dei compartimenti di I e II classe *addobbati in velluto,* devono essere rivoltati dalla parte rivestita in pelle o in crine e così mantenuti durante il periodo estivo, e precisamente dal 1° giugno a tutto il 30 settembre di ogni anno.

Nella occasione della rivoltatura di detti cuscini, nelle due epoche sopra indicate si dovrà eseguire una completa e speciale pulizia dell'addobbo e del sedile ed i cuscini dovranno essere esposti all'aria, battuti e convenientemente spolverati, e si dovrà altresì far uso della polvere insetticida nel modo indicato dalla Circolare 2-1907 (Servizio X) in data 27 maggio 1907.

Allo scopo di evitare che durante queste operazioni siano scambiati i cuscini di una carrozza o di un altro compartimento, si dovrà fare speciale attenzione al cartellino in stoffa nera esistente in ciascun cuscino, nel qual cartellino è riportato il numero della carrozza e la lettera del compartimento (Vedi Circolare 4-1907 Servizio X).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 104.

(Servizio X)

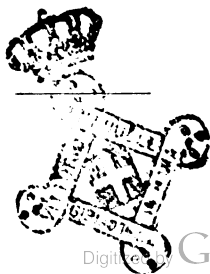
Categoria di velocità di alcune carrozze postali di proprietà del Ministero delle Poste e Telegrafi.

(Vedi Circolare 6-1907 (Servizio X) e Ordine di Servizio 6-1907).

Allo scopo di assicurare la regolarità dei turni delle carrozze postali in composizione in alcuni treni, si rende necessario che le carrozze U ed UP 3100 a 3146 (vecchi numeri: 65 a 105, 107 a 112) le quali nella Circolare 6-1907 (Servizio X) sono indicate come appartenenti alla terza categoria di velocità, siano considerate come assegnate alla categoria P (provvisoria) di cui l'Ordine di Servizio 6-1907, anche se munite della marca (3).

Il provvedimento però ha carattere transitorio, poichè non appena saranno entrate in servizio nuove carrozze postali di prima e seconda categoria, si disporrà perchè quelle sopraindicate ritornino alla terza categoria loro spettante, per le condizioni costruttive in cui si trovano.

Per intanto resta stabilito fino a nuovo avviso che le officine applicheranno a dette postali la marca (P) invece della marca (3) indicata nella predetta Circolare, di mano in mano che eseguiranno la marcatura definitiva, oppure rettificheranno la nuova marca (3) in (P) se la nuova marcatura sia già stata eseguita.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

FERROVIE DELLO STATO

Direzione Generale

Servizio VII — Ufficio Orari

TRASPORTI DERRATE ALIMENTARI

Ordine di Servizio N. 128-1908

ALLEGATO B.

Itinerari principali e sussidiari per l'inoltro ai diversi transiti internazionali ed alle più importanti località dell'interno

Orario Generale - 1° Giugno 1908.

NB. - Le stazioni *sottolineate* sono quelle cui incombe l'obbligo di indicare sui *Fogli-itinerario mod. G 167*, scortanti i carri derrate, l'itinerario *effettivamente seguito* da ciascun carro.

DISTANZE

Itinerario TIRRENO

da VILLA S. GIOVANNI:
(*via Salerno-Mercato S.S.-Cancello-Sarzana-Parma*)

a CHIASSO	Km.	1378
„ LUINO (*via Piacenza-Alessandria-Novara*)	«	1490
„ DOMODOSSOLA (*via Milano-Arona*)	«	1449
„ MODANE (*via Piacenza-Alessandria*)	«	1540
„ VENTIMIGLIA (*via Pisa-Sampierdarena*)	«	1349

Itinerari ADRIATICI

1° - da REGGIO CALABRIA C.:
(*via Metaponto-Taranto-Bari-Bologna*)

ad ALA (*via Modena-Verona*)	Km.	1429
„ PONTAFEL (*via Mestre-Treviso*)	«	1586
„ CORMONS (*id. id.*)	«	1536

2° - da NAPOLI:
(*via Caserta-Foggia-Bologna*)

ad ALA (*via Modena-Verona*)	Km.	916
„ PONTAFEL (*via Mestre-Treviso*)	«	1073
„ CORMONS (*id. id.*)	«	1023

ZINCOGRAFIA E. CALZONE - ROMA.

EN

603

rmini
10.
4.3
8.
8.
9.

da
Pist
col 2

581
2.

10.
17.
30 C.
1)(8

504
0.

3
501
9.
15.
20.
38
P.L.
(3) (

Allegato A.

TRASPORTI DERRATE ALIMENTARI

Itinerari principali e sussidiari per l'inoltro ai diversi transiti internazionali ed alle più importanti località dell'interno

ORARIO ESTIVO 1908

(Colonne: STAZIONI — ITINERARI: PRINCIPALI / SUSSIDIARI ed eventuali — ANNOTAZIONI)

I° — Dalla SICILIA, CALABRIE e NAPOLETANO ai transiti di: MODANE, DOMODOSSOLA, LUINO e CHIASSO

Stazioni		Treni: ..	corsa 64	GG	ZZ (7)	3730	8176
Messina	a. da *Palermo* (tr. 3808)	..	..	*21.—*	..	..	..
	a. » *Catania* (tr. 3824)	..	.,	*9.15*	..	..	..
	a. » *Giardini* (tr. 3822)	..	..	*7.35*	..	..	..
	p	..	*9.45*	..	..	..	..
Reggio Calabria Cent.	p	..	↓	9.25	10.50	13.—	3.50
da *Messina porto*	a	..	→	*10.20*	*11.30*	*13.10*	*11.30*
Villa S. Giovanni	a	..	..	10.33	11.38	13.48	14.29
	p	..	..	10.55	12.15	14. 6	15.—
Paola	a	..	..	19.43	20.34	21.35	0,27
	p	..	..	20.10	21.54 ←		0.35
Battipaglia	a	..	..	6.25	7.30	..	9.49
							8018
	p	..	..	6.57	7.51	..	9.47
Salerno	a. da *Potenza* (tr. 6670)	..	..	*20.4*	..	..	*9.47*
	a	..	..	7.35	8.41	..	10.50
							8112
	p	..	..	8.30	9.40	..	11.15
Mercato S. Severino	a	..	..	9.34	11.40	6594	12.12
						da Napoli	7687
	p	..	..	11.10	11.54		13.50
Cancello		3676	VV		(7) (tr. SS)	(8)	
	arr. da *TorreA. Cent.*	*14.55*	..	..			..
	» » *Napoli*		*15.48*		*14.58*	*20.40*	..
	(8) a			12. 9	14.30	..	16.24
	p	..	..	17.13	15.43	21.15	Prosegue col treno GG
Roma Tuscolana (1) (8)	a	..	..	23. 4	21. 3	3.43	
				(1)			
	p	..	..	0.25	0.50	4.14	
Pisa Centrale (2) (7)	a	..	..	9.35	10.30		
				(2)	(7)		
	p	..	..	10.30	11.24		
Sarzana	a	..	..	11.59	12.51		
	p	..	..	12.20	13. 8		
Parma (7)	a	..	..	16.43	17. 5		
	p	..	..	17.—	17.25		
Piacenza	a	5760	..	18.20	18.40		
		←		←			
	p	19.25	..	19.50			
Alessandria	a	23.40	5306				
		5040					
	p	0.28	5.15				
Torino P. N.	a	3.55	↓	↓			
		5010					
	p	9.38					
MODANE	a	15.25					
	p	*20.34* 3882 P. L. M. (5) (6)					
LUINO	a	..	14.—				
	p	..	*18.30* 570 G.B. (3)(5) (6)				
Milano Centrale	a	5814	..	23.30			
	p	2.30	..	2.—			
CHIASSO (5)	a	↓	..	4.30			
	p		..	*23. 6* 508 G.B. (4)(5) (6)			
DOMODOSSOLA	a	10.20	..	..			
	p	*17.10* 530 C.F.F. (3) (5)(6)	..	..			

ANNOTAZIONI

(1) In caso d'interruzione della linea Maremmana, il treno **GG** viene istradato per la via **Roma-Chiusi-Firenze-Bologna** coll'orario dello speciale **MM**. (Vedi *Prospetto IV*).

(2) I carri per: **Genova loco** e stradali **Pisa-Genova-Ventimiglia, Genova-Alessandria-Torino** (*esclusa*) ed **Alessandria-Novara**, proseguono da **Pisa** col treno **1710** sino **Spezia** e di là col **5022**.

(3) In tutte le Domeniche, nel Capo d'Anno, Venerdì Santo, Ascensione e Natale questo treno **è sospeso**.

(4) Per l'inoltro dei carri destinati a stazioni svizzere sino a **Goldau** è anche utilizzato il treno **524 GB** che parte da Chiasso alle ore 14. 5, ma che ha luogo soltanto nei giorni **feriali**.

(5) Per la G. V.

(6) Per la P. V. A.

(7) Il treno **ZZ Reggio C.-Piacenza** si effettua, su tutto o parte del percorso, a sussidio del treno **GG**. Pel tratto **Napoli-Roma** (*parte da Napoli come* **SS**), viene utilizzato anche per sussidio al **diretto 710** per l'inoltro di carri derrate **paganti la sovratassa pei diretti** e che debbono proseguire da Roma coi coincidenti diretti **8, 28** e **606**; in tal caso il treno verrà effettuato per **Roma Term.** e la sua composizione dovrà esser regolata in guisa da avere *in testa* i carri normali a P. V. A. (*da inviarsi eventualmente a Tuscolana in tempo utile per la prosecuzione verso Pisa col treno* **GG**) ed in *coda* i carri con sovratassa.

Pel percorso **Roma Tuscolana-Piacenza** la composizione del treno **ZZ** dovrà essere **analoga** a quella del **GG**.

Per l'effettuazione del treno **ZZ Pisa-Parma** a sussidio del **GG**, quando il peso di questo supera sensibilmente le **350** tonn., richiamansi le disposizioni impartite al riguardo dalle Direzioni Compartimentali di Firenze e Milano.

(8) Col treno **6594** devono **esclusivamente** inoltrarsi i carri per **Roma Tuscolana** e **Termini**, nonchè quelli per **Firenze loco** e stradali **Roma-Firenze, Orte-Ancona** e **Roma-Castellammare** e diramazioni.

I carri per **Firenze loco** e stradali **Roma-Firenze** ed **Orte-Ancona** e diramazioni, proseguono da **Tuscolana** coi treni **6441|6036** via Portonaccio Chiusi.

È **tassativamente vietato** inoltrare con questo treno carri diretti all'**estero**; questi dovranno **esclusivamente** esser inoltrati col treno **GG e suo sussidiario** avvertendo di conformità gli speditori.

PROGRAMMA DI COMPOSIZIONE
del treno **GG** da **Cancello**:

1° gruppo: carri per **Pisa** e stradali Pisa-Genova e Pisa-Firenze (*esclusa*) (2).
2° gruppo: carri per **Genova loco** e stradali Genova-Ventimiglia, Genova-Alessandria-Torino (*esclusa*) ed Alessandria-Novara (2).
3° gruppo: eventuali carri per **Parma** e diramazioni.
4° gruppo: carri per **Torino loco** e pel transito di **Modane** (Il primo carro di detto gruppo dovrà essere *a freno* dovendo formare la coda del treno da Parma a Piacenza).
5° gruppo: carri pel transito di **Luino**.
— **Bagagliaio** (il quale formerà la coda del treno da Piacenza).
6° gruppo: carri per **Milano loco**. *
7° gruppo: id. pel transito di **Domodossola**.
8° gruppo: id. pel transito di **Chiasso**.

* I carri per **Milano loco** devono essere raggruppati in *due gruppi distinti*, secondo che sono indirizzati a Milano **P. R.** (*da distaccarsi a* **Rogoredo** *e da inoltrarsi a destino col coincidente tr.* **6042**), ovvero a **Milano P. T.** (*da inoltrarsi a* **Milano C.**)

III° — Dal VENETO e LOMBARDIA ai transiti di: ALA, CHIASSO, DOMODOSSOLA, LUINO e MODANE

Stazioni		Treni: 1585	2713	2656	6133	2717	GG	2456
Udine	p	8.20	4.—		11.55	17.30		
Treviso	a.	11.2	6.52		16.22	20.53		
	p. per *Vicenza* (tr. 2696)	12.50	..		..	..		
	p. » *Mestre*	..	7.10		16.49	21.19		
Mestre	a	↓	8.—		17.28	22.6		
			5068	Occorrendo sussidio a questo treno si effettuerà il fac. 9018	5066			
	p	↓	11.6		2.15	←		
Vicenza	a. da *Vicenza* (tr. 2696)	14.55	..		..	..		
	a. » *Mestre*		14.30		4.42	..		
	p.	..	15.32		5.20	..		
Verona P. V.	a. da *Rovigo* (tr. 2676)	*16.40*	..		..	*8.20*		
	» » *Mantova* (tr. 2664)	*15.57*	..		..	*8,38*		
	a	..	17.40		7.30			
		→	→	→	←	←		
	p	..	19.47	18.35	9.10	..		
Verona P. N.	a	..	19.56	18.42	9.18	..		
	p	..	20.3	18.44	9.20	..		
ALA	a	..	↓	20.45	↓	..		
	p	..		*21.50* 86 S. B. (4)		..		
Milano Centrale	a	5858	3.15	5814	17.50		GG	2456
		←		(5) ←			→	→
	p	8.50	9.20	2.30	20.45		2. —	19.15
CHIASSO (1)	a	12.50 (1)	↓	↓	↓		4. 30	21.16
	p	*23. 6* 508 G. B. (3) (4)					*23.6* 508 G. B (3) (4)	←
sino a Sesto Calende col **5814**		5306						
LUINO (5)	a	13.40					..	..
	p	*18.30* 570 G.B. (2)					..	..
DOMODOSSOLA	a	..		10.20			..	..
	p	..		*17.10* 530 C.F.F. (2)(3)(4)			..	..
Torino P. N.	a	..	21.50	..	6.—		..	..
			2002		5010			
	p	..	0.45	..	9.38		..	..
MODANE	a	..	5.5	..	15.25		..	..
	p	..	*11.57* 620 P. L. M. (3)	→	*20.34* 3882 P.L.M. (3) (4)		..	..

ANNOTAZIONI

PROGRAMMA DI COMPOSIZIONE
dei treni **5066** e **5068** da **Mestre**:

1° gruppo: carri derrate per **Verona loco**, diramazioni e transito di **Ala**.
2° gruppo: carri derrate per **oltre Verona**, linea **Milano** e **Milano loco**.
3° gruppo: carri derrate per **oltre Milano** e pei transiti di **Chiasso, Domodossola** e **Modane** (event. Ventimiglia).
— Bagagliaio.
4° gruppo: Misti e completi G. V. per lo stradale sino **Milano** *esclusa*.
5° gruppo: Misti G. V. per **Milano loco** e diramazioni.
6° gruppo: Misti e completi G. V. per lo stradale **Milano-Torino** ed oltre.

(1) Per l'inoltro dei carri destinati a stazioni Svizzere sino a **Goldau**, è utilizzato anche il treno **524 G. B.** che parte da Chiasso alle 14.5 ma che ha luogo soltanto nei giorni **feriali**.

(2) In tutte le Domeniche, Capo d'Anno, Venerdì Santo, Ascensione e Natale, questo treno **è sospeso**.

(3) Per la G. V.

(4) Per la P. V. A.

(5) I carri pel transito di **Luino** proseguono da Milano C, col **5814** sino a **Sesto Calende**, da dove vengono inoltrati a **Luino** coll' itinerario **5306** (*vedi Prospetto I°*).

II° — Dalla SICILIA, CALABRIE, NAPOLETANO, PUGLIE, ABBRUZZI, MARCHE, ROMAGNA e TOSCANA ai transiti di: ALA, PONTAFEL e CORMONS

NB. — Dalla Sicilia, Calabrie e Napoletano, sino a **Caserta**, i carri seguono l'Itinerario principale **GG** od i suoi sussidiari (*V. prosp. I°*).

Stazioni		Treni: 3490	GG	PP	XX	TT Agrumi	728 A	NN
		da Torre A. Cent col **3676**	dall' Itinerario I°		(8)	(1) parte da Reggio CC. ore 17.35 (via Metaponto-Taranto-Bari)	Sovratassa tr. diretti	(8)
Napoli	p			19.16	17.55		17. 2	..
Caserta	a	18.31	*17.28*	20.31	19. —		17.47	
		←		→				
	p	..	..	20.46	19.25		17.55	22.25
			6540				(58 A)	
da *Bari*	p	..	*18.6*	..	..		*18.36*	..
Foggia	a	..	*0.45*	3. 9	1.23	23.—	21.38	8.26
			←	→			58 A	
	p	..		3.33	1.43	0.25	22.18	8.51
		6476	3306					
da *Sulmona*	p	0.55	*20.10*	..	..	..	..	..
Castellammare Adr.	a	5.10	*23.25*	8.29	7. 1	5.18	1.25	15.26
		←		→				
	p	..		8.44	7.11	5.48	1.45	16.39
		6418	3252					
da *Albacina* (2)	p	(2) *8.50*	(2) *7.36*	..	..	..	..	..
Falconara	a	*12.25*	*9.11*	13.25	11.54	10.53	5, 5	23. 4
		←		→				
	p			13.33	12.—	10.58	5. 7	23.14
Rimini (6)	a	..	..	15.55	14.29	13.16	6.51	2.22
	p	..	..	16.10	15.22	13.36	6.58	2.47
		MM	6314					
da *Firenze C. di M.*	p	(5)	*6.52*	..	..	..	..	..
Faenza	a	da	*14.14*	17.49	17.14	15. 9	8.16	4.41
			←	→				
	p	Pistoia		17.59	17.24	15.26	8.22	4.54
		ed	1884					
da *Ravenna* e *Lugo*	p	eventual.	*15.40*	..	..	..	..	..
Castelbolognese	a	da Roma	*16.40*	18.11	17.36	15.37	8.30	5. 7
			←	→				
	p	Tuscolana		18.21	17.41	15.43	8.35	5.12
Bologna Centrale (6)(7)	a	*19.—*	..	19 31	18.59	16.43	9.31	6.36
		← (6)		← BB	8886	(7) 6026		2804
	p	20.11	..	21.15	21.40	10.30		8.50
Modena (9)	a	↓	..	22. 5	22.28	11.30		↓
					9040	(9) 2664	(9) 9014	
	p		..	23.15	23.40	12.45	12. 8	
Verona P. V. (9)	a		..	↓	↓	15.57	15.17	
						(9) 2656		
	p		..			18.35	17.11	
ALA (9)	a		←	4.57	5.23	20.45	18.39	
	p	↓	*8.13* 22 S.B. (3)	*8.32* 82 S.B. (4)	←	*21.38* 26 S.B. (3)	*21.50* 86 S. B. (4)	↓
Mestre (6)	a	0.13	..	..		..	..	16.13
					2714			6136
	p	0.31	..	..	11. 8	..	..	18.52
Udine	a	3.58		..	15. 5			2.30
			2722		2726	9128	2710	i carri proseguono col treno MM
	p	4.13	5.45	..	15.42	5.33	6.—	
PONTAFEL	a	7.47	↓	..	↓	9.45	9.45	
	p	*11.—* 968 St.B. (3) (4)		..				
CORMONS	a	←	← 6.25	..	16.32			
	p	*6.50* 1002 S.B. (3)	*8.50* 1014 S.B. (4)	..	*18.51* 1066 S.B. (4)			

ANNOTAZIONI

(1) Si effettua nel periodo dei maggiori trasp. agrumari.
(2) Raccoglie ad **Albacina** i carri provenienti dalla linea di Macerata coi tr. **6431** e **3287**.
(3) Per la G. V.
(4) Per la P. V. A.
(5) Si effettua da **Pistoia** a **Bologna** pei carri derrate provenienti da **Firenze** e dalle linee **Firenze-Empoli-Pisa** e **Pisa-Pistoia** quando il loro numero **superi i tre**. In caso diverso, tali carri vengono inoltrati col tr. **2880**.
(6) **Nel periodo dei maggiori trasporti** per **l'estero pei transiti di Pontebba e Cormons**, i carri destinati a tali transiti verranno tolti a **Rimini** dai treni **PP** e *suoi sussidiari* e dal **TT** ed istradati via Ravenna col fac. **9312** su **Ferrara**, da dove proseguiranno poi coll'**MM**. Gli eventuali carri per lo **stradale Bologna-Venezia-Udine** e **Venezia loco**, proseguiranno invece sino a **Bologna** da dove saranno inoltrati a destino col treno merci g. v. **6152** e coincidenti **5065, 6130**.
Il treno **MM** continuerà ad effettuarsi tra **Bologna e Ferrara** come locomotiva utilizzata; i carri per l'**estero** eventualmente in arrivo dalla Toscana col treno **2880** verranno inoltrati a Ferrara col **2806** o **2806** *bis*; mentre quelli per lo **strad. Bologna-Udine** e **Venezia loco** dovranno inoltrarsi col **6152** anzidetto e coincid.
(7) I carri in arrivo dalla **Toscana** e dalle **Romagne** e **Marche**, rispettivamente coi treni **6022** o **6502**, e destinati *oltre Bologna* verso *Ala, Chiasso, Luino, Domodossola* e *Modane*, dovranno **sempre** essere inoltrati da **Bologna** col tr. **6026**.
(8) I tr. **XX** ed **NN** si effettuano durante il periodo dei maggiori trasporti derrate a sollievo del treno **PP**, del quale devono avere *analoga composizione*. Effettuandosi il treno **NN dovranno inoltrarsi a preferenza con esso** — a sollievo del **PP** — i carri **per l'interno**, onde evitare il ritardo che, diversamente, ne addiverrebbe ai carri per l'estero.
(9) Nei periodi di tempo in cui il treno **2656** riesce insufficiente per l'inoltro delle derrate alimentari destinate all'estero, *via* **Ala**, dovrà effettuarsi a sussidio la trad. **9014**.
Verona P.V. provvederà a che i carri del **9014** giungano ad **Ala** divisi in due gruppi distinti e cioè:
1° gr.: carri per lo stradale **Ala-Kufstein** (*esclusa*) e diram.
2° gr.: carri per **Kufstein loco ed oltre.**
Al pronto proseguimento di tali carri la Südbahn provvederà col tr speciale **88 S.B.** in partenza da Ala alle 20.19. — Ad eventuale ulteriore sussidio del treno **2656**, Verona P. V. effettuerà il **9018**.

PROGRAMMA DI COMPOSIZIONE
dei Treni:

a)-**TT** da **Reggio C.C.**
— Bagagliaio.
1° gr.: carri p. **Cormons**.
2° gr.: carri per **Pontebba** con *in coda* quelli per Vienna Matzleinsdorf.
3° gr.: id. per **Ala**.
4° gr.: id. per **Chiasso** e strad. **Bologna-Milano** e diram.
5° gr.: id. per **l'interno** non compr. nei gr. precedenti.

b)-**PP, XX** ed **NN** da **Foggia**.
1° gr.: carri per **Pontebba**, con *in testa* quelli per Vienna Matzleinsdorf.
2° gr.: id, per **Cormons**
— Bagagliaio.
3° gr.: id. per **Ala**
4° gr.: id. p. **Chiasso** e strad. **Bologna-Milano** e diram.
5° gr.: id. per **l'interno** non compresi nei gruppi prec.

c) - **MM** da **Bologna** (*eventualmente* da **Ferrara** (6)).
1° gr.: carri per **Cormons**.
— Bagagliaio.
2° gr.: id. pel transito di **Pontebba** avendo riuniti *nel centro* quelli per Vienna Matzleinsdorf.

IV° — Dalle PUGLIE, ABBRUZZI, MARCHE, ROMAGNA e TOSCANA ai transiti di: CHIASSO, LUINO, DOMODOSSOLA e MODANE

NB. — Dalle Puglie, Abbruzzi, Marche e Romagna, sino a **Bologna** i carri seguono l'Itinerario principale **PP** od i suoi sussidiari. (*Vedi Prospetto II°*)

Stazioni		Treni: 6022 (5)	6036	6502 (5)	PP	2880	MM (6)
		da Termini					
Roma Tuscolana	p	23.35	10.40	da	da Napoli via Foggia (vedi prospetto II°)		0.21
Firenze S. M. N.	a	21.43	4.35	Napoli		(6)	↓
	p	23.10	8.47			11.10	
Rifredi	a	23.17	8.54	via Foggia		11.17	11.44
	p	23.25	9. 5			11.19	12.30
Bologna Centrale (5)(6)	a	8. 5	da Pistoia col 2880	9.18	19.31	16.40	19.—
		(5) 6026		(5)	FF	←	←
	p	10.35	←	←	1.55		
Parma	a	15.25	..		4.30		
				5760		2404	
	p	16.25	..		5.40	(6)	
Piacenza (6)	a	18.—	..	→	7.15		
		→			(6) →	→	
	p	20.50	..	19.25	8.55	13.10	
Milano Centrale	a	0.14	..	↓	12.58	↓	
		GG	5814				
	p	2.—	2.30		13.30		
CHIASSO	a	4.30	↓		16.40	(6)	
	p	*23. 6* 508 G.B. (2) (3)(4)			*23. 6* 508 G.B. (3)(4)		
DOMODOSSOLA (6)	a	..	10.20		..		
	p	..	*17.10* 530 C.F.F. (1)(3) (4)		..		
Alessandria	a	..	←	23.40	←	16.25	
			5040	5306	5314	1020	
	p	..	0.28	5.15	20.25	19.40	
LUINO (6)	a	..	↓	14. 4	10.24	↓	
	p	..		*18.30* 570 G.B. (1)(3) (4)	*21.40* 572 G.B. (1)(3) (4)		
Torino P. N.	a	..	3.55	..	..	22.20	
			5010			2002	
	p	..	9.38	..	..	0.45	
MODANE	a	..	15.25	..	←	5. 5	
	p	..	*20.24* 3882 P.L.M. (3) (4)	..	*12.52* 620 P.L.M. (3)	*20.24* 3882 P.L.M. (3) (4)	

ANNOTAZIONI

(1) In tutte le Domeniche, Capo d'Anno, Venerdì Santo, Ascensione e Natale questo treno è **sospeso**.

(2) Per l'inoltro dei carri destinati a stazioni Svizzere sino **Goldau**, è utilizzato anche il treno **524 G. B.** che parte da Chiasso alle ore 14.5, ma che ha luogo soltanto nei giorni **feriali**.

(3) Per la G. V.

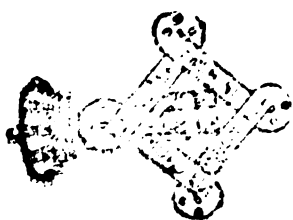
(4) Per la P. V. A.

(5) I carri in arrivo dalla **Toscana** e dalle **Romagne** e **Marche**, rispettivamente coi treni **6022** o **6502** e destinati *oltre Bologna* verso *Ala, Chiasso, Luino, Domodossola* e *Modane* dovranno **sempre** essere inoltrati da **Bologna** col tr. **6026**.

(6) Si effettua da **Pistoia** a **Bologna** pei carri derrate provenienti da **Firenze** e dalle linee Pisa-Pistoia e Pisa-Empoli-Firenze, quando il loro numero **superi i tre**; in caso diverso, tali carri vengono inoltrati da Pistoia col treno **2880**.
Con l'orario del treno **MM** viene istradato da **Roma-Tuscolana** il treno **GG** (*Reggio Cal.-Tuscolana*) in caso d'interruzione della linea Maremmana. In tal caso, i carri proseguono da Bologna coi coincidenti treni **FF, BB** ed **MM**, secondochè sono rispettivamente destinati: ai transiti di Modane, Luino, Domodossola e Chiasso; al transito di Ala; ovvero ai transiti di Pontebba e Cormons, nonchè ai relativi stradali. I carri pel transito di **Modane** e per **Torino loco**, nonchè per **Luino**, proseguono da Piacenza col treno **2404**; quelli per **Domodossola**, proseguono da Milano col prescritto Itinerario **5814**.

Spiegazione delle abbreviazioni

- **P. L. M.** — **Ferrovie Paris-Lyon-Méditerranée**
- **C. F. F.** — **Ferrovie Federali Svizzere** (Chémins de fer Fédéraux)
- **G. B.** — **Ferrovie del Gottardo** (Gotthard-Bahn)
- **St. B.** — **Ferrovie Austriache dello Stato** (Staats-Bahn)
- **S B.** — **Ferrovie Meridionali Austriache** (Süd-Bahn)

Roma, maggio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini. — C-75.

Ordine di Servizio N. 134.

(Servizio VIII)

Viaggi alle stazioni termali ed al mare.

Pei viaggi alle stazioni termali ed alle stazioni balneari comprese negli elenchi qui appresso, vengono attuati anche in quest'anno, durante i periodi di tempo rispettivamente indicati, i seguenti provvedimenti di tariffa:

a) rilascio di biglietti A. R. individuali e per famiglie da qualunqne stazione della rete compresa fra una distanza minima di 150 Km. — od anche a distanza minore purchè si paghi per la minima stessa — ed una distanza massima di 550 Km.

b) validità speciale assegnata ai biglietti andata-ritorno normali.

Stazioni termali.

(periodo 1° Giugno — 30 Novembre).

Acireale, Alì, Abano, Anagni (per Anticoli di Campagna), Anguillara, Ardenno Masino, Asciano, Aspio, Acqui, Aosta (per Courmayeur, ecc.) — Battaglia, Bagni di San Giuliano, Bagni di Lucca, Bagni di Montecatini, Bagni della Porretta, Belluno, Brisighella, Borgo S. Donnino (per Salsomaggiore), Borgo S. Dalmazzo (per Valdieri, Vinadio), Bergamo (per S. Pellegrino) — Castelbolognese (per Riolo), Castroreale Bagni, Caldiero, Chianciano, Chiavenna, Chiusi (per Bagni di Chianciano), Città della Pieve (per S. Casciano) Civitavecchia, Castellammare di Stabia, Contursi, Cassano Jonio — Ferentino, Fauglia,

Frosinone, Forlì (per Castrocaro), — Guardia Piemontese, Gerace — Iseo (per Casino Boario) — Livorno S. Marco — Montegrotto, Maggianico, Mignanego, Narni (per S. Gemini), Navacchio (per Uliveto), Nera Montoro (per S. Gemini), Nocera Umbra — Pieve Monsummano, Pontedera-Rapolano, Ronta, Regoledo — Sambiase, Santhià (per il Biellese), S. Vincent, Sasso (per Castiglione dei Pepoli), Schio (per Recoaro), Stazione per la Carnia (per Arta), Sondrio (per Bormio e S. Caterina) — Termini Imerese ,Tagliacozzo, Tavernelle (per Recoaro), Telese Cerreto, Tivoli (per Acque Albule), Torre Annunziata — Voghera (per Rivazzano e Salice), Viterbo.

STAZIONI BALNEARI.
(periodo 20 Giugno — 30 Settembre).

a) stazioni della linea Ventimiglia-Genova;
b) stazioni della linea Genova-Viareggio;
c) Pisa (per Marina di Pisa), Livorno, Vada (per Castiglioncello), Civitavecchia, S. Marinella, Palo (per Ladispoli), Terracina, Gaeta, Formia, Napoli, S. Giovanni Ted., Portici, Torre del Greco, Castellammare di Stabia, Salerno, Agropoli, Pisciotta, Capitello, Sapri, Praia d'Ajeta, Scalea, Cirella Majerà, Diamante, Belvedere, Acquappesa, Fuscaldo, Paola, Cannitello, Scilla, Pizzo, Trebisacce, Taranto;
d) Venezia, Chioggia, Bellaria, Cervia, Cesenatico, Viserba;
e) stazioni della linea Rimini-Ancona-Termoli;
f) Messina, Palermo, Licata, Porto Empedocle, Pozzallo, Catania, Siracusa.

BIGLIETTI A. R. INDIVIDUALI E COLLETTIVI PER FAMIGLIA.

Prezzi. — I prezzi degli A. R. individuali risultano dalla tabella *A*); essi sono già stabiliti per il percorso di andata e ritorno e pertanto devono essere computati una sola volta per la distanza dalla stazione di partenza a quella destinataria.

Per le distanze fino a 400 Km. i prezzi stessi sono indicati di chilometro in chilometro; per quelle da 401 a 550 sono

indicati di 5 in 5 chilometri, applicandosi prezzi costanti per le distanze comprese nella medesima cinquina.

I prezzi (per persona) dei biglietti collettivi si ottengono riducendo del 10% quelli dei biglietti individuali come sopra determinati.

Ragazzi. — I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano la metà dei prezzi per adulti, coll'ulteriore ribasso del 10% se il viaggio ha luogo con biglietto collettivo.

Validità. — La validità dei biglietti è di regola di 30 giorni compreso il giorno del rilascio, e potrà essere prorogata di un periodo indivisibile di 10 giorni col pagamento del 10% del prezzo del biglietto: il viaggio di ritorno deve essere ultimato non più tardi della mezzanotte del trentesimo o del quarantesimo giorno.

Per i biglietti però distribuiti nel mese di settembre, se in destinazione di località balnearie, e nel mese di novembre se in destinazione di località termali, la validità rispettiva cessa col 30 di ciascuno dei detti mesi, e pertanto il viaggio di ritorno deve essere compiuto alla mezzanotte del giorno stesso.

Itinerario e fermate intermedie. — I biglietti si rilasciano per la via chilometricamente più breve o per una delle vie facoltative ammesse per i viaggi in base alle « Concessioni speciali ». Essi dànno facoltà ai titolari di effettuare, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, delle fermate nel numero previsto dall'allegato 7 alle Tariffe, e di prolungarne la durata entro i limiti della validità dei biglietti.

Treni. — I biglietti valgono per qualunque treno omnibus, accelerato, diretto, direttissimo, nei quali sieno ammessi dall'Orario ufficiale i portatori di biglietti A. R. ordinari, e purchè siano soddisfatte le condizioni di percorrenza eventualmente stabilite dall'Orario ufficiale per alcuni treni.

Numero minimo delle persone per ogni famiglia. Obbligo del viaggio in comitiva. — I biglietti collettivi vengono rilasciati solo per persone di una medesima famiglia, viaggianti insieme in numero non inferiore a 3 persone paganti, tra adulti

e ragazzi: tra le persone di famiglia si intendono comprese anche quelle di servizio.

Se pertanto, per una ragione qualunque, alcuno dei passeggeri, compresi in un biglietto collettivo, non potesse compiere il viaggio collo stesso treno utilizzato dai portatori del biglietto, esso dovrà provvedersi, per il proprio viaggio, di biglietto ordinario, senza diritto ad alcun abbuono.

E' ammesso però che le persone comprese nel medesimo biglietto possano viaggiare in classi differenti, purchè sempre col medesimo treno, e subordinatamente alle condizioni d'uso prescritte per il treno stesso dall'Orario ufficiale.

Rilascio dei biglietti di A. R. individuali. — Per le corrispondenze di maggiore importanza, saranno forniti alle stazioni interessate biglietti a serie fissa a foglietto: per le corrispondenze invece per le quali le stazioni non sono fornite di biglietti a serie fissa, esse rilascieranno i biglietti facoltativi.

Rilascio di biglietti di A. R. collettivi per famiglia. — Nel caso di domanda di biglietti collettivi, la stazione farà compilare dal richiedente la Richiesta (alleg. B) e sulla base delle indicazioni esposte calcolerà l'importo da riscuotersi, e rilascierà un modulo facoltativo.

La stazione stessa avrà cura di completare la richiesta colle indicazioni relative al biglietto facoltativo emesso e la allegherà alla contabilità insieme alla matrice del biglietto facoltativo.

Emissione dei biglietti facoltativi. — Nel rilascio dei biglietti facoltativi le stazioni avranno cura di indicarvi, nello spazio riservato alle annotazioni, la validità, con la formula « *Vale fino al* . . . . . ».

Le modalità per l'uso dei biglietti di cui trattasi sono quelle consuete. Essi cioè dovranno essere presentati per la vidimazione nei casi di fermate intermedie ed all'inizio del viaggio di ritorno.

Loalità per cui i biglietti possono essere utilizzati. — I biglietti non sono valevoli, di regola, che per le destinazioni da essi indicate; tuttavia il viaggiatore potrà nell'andata fermarsi ad una stazione balneare (o termale) intermedia, compresa tra

quelle sopra nominate, rinunciando ad utilizzare il suo biglietto per il percorso ulteriore. Egli potrà parimenti portarsi ad una delle stazioni sopra nominate poste al di là di quella indicata sul suo biglietto, pagando semplicemente il prezzo a tariffa ordinaria per il maggior percorso.

Il viaggiatore dovrà, se munito di biglietto facoltativo, far apporre il visto della stazione da cui inizia il ritorno, provvedendosi, ben inteso, per il tratto non contemplato dal biglietto stesso, di un recapito di corsa semplice.

Norme generali. — Tutte le norme generali che regolano l'acquisto e l'uso dei biglietti di andata-ritorno, sono applicabili ai biglietti di cui trattasi in quanto non siano modidificate dalle disposizioni contenute nella presente circolare.

Validità speciale dei biglietti A. R. normali.

Durante i periodi di tempo sopra citati, tutti i biglietti di andata-ritorno normali distribuiti per le stazioni balneari o termali indicate, a cominciare dal venerdì di ciascuna settimana, saranno tenuti valevoli fino al martedì successivo.

Il viaggio di ritorno potrà essere intrapreso coll'ultimo treno del martedì — in cui siano ammessi i portatori di biglietti A. R. — per essere a destino nel mattino di mercoledì, in conformità a quanto è previsto per gli A. R. ordinari dal punto 6° dell'allegato 4 alle Tariffe.

La detta validità eccezionale non modifica punto le disposizioni che fossero in vigore per qualche categoria di biglietti per cui fosse ammessa una maggiore validità.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

PROSPETTO A.

PREZZI DEI BIGLIETTI A. R. INDIVIDUALI

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I classe	II classe	III classe		I classe	II classe	III classe
150	27.45	19.20	12.40	**181**	33.10	23.15	15.—
151	27.60	19.35	12.50	**182**	33.30	23.30	15.05
152	27.80	19.45	12.60	**183**	33.45	23.45	15.15
153	28.—	19.60	12.65	**184**	33.65	23.55	15.25
154	28.15	19.70	12.75	**185**	33.80	23.70	15.30
155	28.35	19.85	12.85	**186**	34.—	23.80	15.40
156	28.55	20.—	12.90	**187**	34.20	23.95	15.50
157	28.70	20.10	13.—	**188**	34.35	24.05	15.55
158	28.90	20.25	13.10	**189**	34.55	24.20	15.65
159	29.05	20.35	13.15	**190**	34.75	24.30	15.75
160	29.25	20.50	13.25	**191**	34.90	24.45	15.80
161	29.45	20.60	13.35	**192**	35.10	24.60	15.90
162	29.60	20.75	13.40	**193**	35.30	24.70	16.—
163	29.80	20.85	13.50	**194**	35.45	24.85	16.05
164	30.—	21.—	13.60	**195**	35.65	24.95	16.15
165	30.15	21.15	13.65	**196**	35.85	25.10	16.20
166	30.35	21.25	13.75	**197**	36.—	25.20	16.30
167	30.55	21.40	13.85	**198**	36.20	25.35	16.40
168	30.70	21.50	13.90	**199**	36.40	25.50	16.45
169	30.90	21.65	14.—	**200**	36.55	25.60	16.55
170	31.10	21.75	14.10	**201**	36.75	25.75	16.65
171	31.25	21.90	14.15	**202**	36.95	25.85	16.70
172	31.45	22.—	14.25	**203**	37.10	26.—	16.80
173	31.65	22.15	14.30	**204**	37.30	26.10	16.90
174	31.80	22.30	14.40	**205**	37.50	26.25	16.95
175	32.—	22.40	14.50	**206**	37.65	26.35	17.05
176	32.20	22.55	14.55	**207**	37.85	26.50	17.15
177	32.35	22.65	14.65	**208**	38.05	26.65	17.20
178	32.55	22.80	14.75	**209**	38.20	26.75	17.30
179	32.75	22.90	14.80	**210**	38.40	26.90	17.40
180	32.90	23.05	14.90				

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I classe	II classe	III classe		I classe	II classe	III classe
211	38.55	27.—	17.45	241	44.05	30.85	19.95
212	38.75	27.15	17.55	242	44.25	30.95	20.05
213	38.95	27.25	17.65	243	44.40	31.10	20.10
214	39.10	27.40	17.70	244	44.60	31.25	20.20
215	39.30	27.50	17.80	245	44.80	31.35	20.25
216	39.50	27.65	17.90	246	44.95	31.50	20.35
217	39.65	27.80	17.95	247	45.15	31.60	20.45
218	39.85	27.90	18.05	248	45.35	31.75	20.50
219	40.05	28.05	18.15	249	45.50	31.85	20.60
220	40.20	28.15	18.20	250	45.70	32.—	20.70
221	40.40	28.30	18.30	251	45.90	32.15	20.75
222	40.60	28.40	18.35	252	46.05	32.25	20.85
223	40.75	28.55	18.45	253	46.25	32.40	20.95
224	40.95	28.65	18.55	254	46.45	32.50	21.—
225	41.15	28.80	18.60	255	46.60	32.65	21.10
226	41.30	28.95	18.70	256	46.80	32.75	21.20
227	41.50	29.05	18.80	257	47.—	32.90	21.25
228	41.70	29.20	18.85	258	47.15	33.—	21.35
229	41.85	29.30	18.95	259	47.35	33.15	21.45
230	42.05	29.45	19.05	260	47.55	33.30	21.50
231	42.25	29.55	19.10	261	47.70	33.40	21.60
232	42.40	29.70	19.20	262	47.90	33.55	21.70
233	42.60	29.80	19.30	263	48.10	33.65	21.75
234	42.80	29.95	19.35	264	48.25	33.80	21.85
235	42.95	30.10	19.45	265	48.45	33.90	21.95
236	43.15	30.20	19.55	266	48.60	34.05	22.—
237	43.30	30.35	19.60	267	48.80	34.15	22.10
238	43.50	30.45	19.70	268	49.—	34.30	22.20
239	43.70	30.60	19.80	269	49.15	34.45	22.25
240	43.80	30.70	19.85	270	49.35	34.55	22.35

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I classe	II classe	III classe		I classe	II classe	III classe
271	49.55	34.70	22.40	301	55.—	38.50	24.90
272	49.70	34.80	22.50	302	55.20	38.65	25.—
273	49.90	34.95	22.60	303	55.40	38.80	25.05
274	50.10	35.05	22.65	304	55.55	38.90	25.15
275	50.25	35.20	22.75	305	55.75	39.05	25.25
276	50.45	35.30	22.85	306	55.95	39.15	25.30
277	50.65	35.45	22.90	307	56.10	39.30	25.40
278	50.80	35.60	23.—	308	56.30	39.40	25.50
279	51.—	35.70	23.10	309	56.50	39.55	25.55
280	51.20	35.85	23.15	310	56.65	39.65	25.65
281	51.35	35.95	23.25	311	56.85	39.80	25.75
282	51.55	36.10	23.35	312	57.05	39.95	25.80
283	51.75	36.20	23.40	313	57.20	40.05	25.90
284	51.90	36.35	23.50	314	57.40	40.15	26.—
285	52.10	36.45	23.60	315	57.60	40.30	26.05
286	52.30	36.60	23.65	216	57.75	40.45	26.15
287	52.45	36.75	23.75	317	57.95	40.55	26.25
288	52.65	36.85	23.85	318	58.10	40.70	26.30
289	52.85	37.—	23.90	319	58.30	40.80	26.40
290	53.—	37.10	24.—	320	58.50	40.95	26.45
291	53.20	37.25	24.10	321	58.65	41.10	26.55
292	53.35	37.35	24.15	322	58.85	41.20	26.65
293	53.55	37 50	24.25	323	59.05	41.35	26.70
294	53.75	37.60	24.30	324	59.20	41.45	26.80
295	53.90	37.75	24.40	325	59.40	41.60	26.90
296	54.10	37.90	24.50	326	59.60	41.70	26.95
297	54.30	38.—	24.55	327	59.75	41.85	27.05
298	54.45	38.15	24.65	328	59.95	41.95	27.15
299	54.65	38.25	24.75	329	60.15	42.10	27 20
300	54.85	38.40	24.80	330	60.30	42.25	27.30

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I classe	II classe	III classe		I classe	II classe	III classe
331	60.50	42.35	27.40	**361**	66.—	46.20	29.85
332	60.70	42.50	27.45	**362**	66.15	46.30	29.95
333	60.85	42.70	27.55	**363**	66.35	46.45	30.05
334	61.05	42.75	27.65	**364**	66.55	46.60	30.10
335	61.25	42.85	27.70	**365**	66.70	46.70	30.20
336	61.40	43.—	27.80	**366**	66.90	46.85	30.25
337	61.60	43.10	27.90	**367**	67.10	46.95	30.35
338	61.80	43.25	27.95	**368**	67.25	47.10	30.45
339	61.95	43.40	28.05	**369**	67.45	47.20	30.50
340	62.15	43.50	28.15	**370**	67.60	47.35	30.60
341	62.35	43.65	28.20	**371**	67.80	47.45	30.70
342	62.50	43.75	28.30	**372**	68.—	47.60	30.75
343	62.70	43.90	28.35	**373**	68.15	47.75	30.85
344	62.85	44.—	28.45	**374**	68.35	47.85	30.95
345	63.05	44.15	28.55	**375**	68.55	48.—	31.—
346	63.25	44.25	28.60	**376**	68.70	48.10	31.10
347	63.40	44.40	28.70	**377**	68.90	48.25	31.20
348	63.60	44.55	28.80	**378**	69.10	48.35	31.25
349	63.80	44.65	28.85	**379**	69.25	48.50	31.35
350	63.95	44.80	28.95	**380**	69.45	48.60	31.45
351	64.15	44.90	29.05	**381**	69.65	48.75	31.50
352	64.35	45.05	29.10	**382**	69.80	48.90	31.60
353	64.50	45.15	29.20	**383**	70.—	49.—	31.70
354	64.70	45.30	29.30	**384**	70.20	49.15	31.75
355	64.90	45.45	29.35	**385**	70.35	49.25	31.85
356	65.05	45.55	29.45	**386**	70.55	49.40	31.95
357	65.25	45.70	29.55	**387**	70.75	49.50	32.—
358	65.45	45.80	29.60	**388**	70.90	49.65	32.10
359	65.60	45.95	29.70	**389**	71.10	49.75	32.20
360	65.80	46.05	29.80	**390**	71.30	49.90	32.25

Chilometri	PREZZI			Chilometri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
391	71.55	50.05	32.35	**451-455**	82.80	57.95	37.45
392	71.65	50.15	32.40	**456-460**	83.70	58.60	37.85
393	71.85	50.30	32.50	**461-465**	84.60	59.25	38.25
394	72.—	50.40	32.60	**466-470**	85.55	59.90	38.70
395	72.20	50.55	32.65	**471-475**	86.45	60.50	39.10
396	72.35	50.65	32.75	**476-480**	87.35	61.15	39.50
397	72.55	50.80	32.85	**481-485**	88.25	61.80	39.90
398	72.75	50.95	32.90	**486-490**	89.20	62.45	40.35
399	72.90	51.05	33.—	**491-495**	90.10	63.10	40.75
400	73.10	51.20	33.10	**496-500**	91.—	63.70	41.15
401-405	73.65	51.55	33.30	**501-505**	91.90	64.35	41.55
406-410	74.55	52.20	33.75	**506-510**	92.85	65.—	42.—
411-415	75.50	52.85	34.15	**511-515**	93.75	65.65	42.40
416-420	76.40	53.50	34.55	**516-520**	94.65	66.30	42.80
421-425	77.30	54.15	34.95	**521-525**	95.60	66.90	43.20
426-430	78.20	54.75	35.40	**526-530**	96.50	67.55	43.65
431-435	79.15	55.40	35.80	**531-535**	97.40	68.20	44.05
436-440	80.05	56.05	36.20	**536-540**	98.30	68.85	44.45
441-445	80.95	56.70	36.60	**541-545**	99.25	69.45	44.90
446-450	81.85	57.30	37.05	**546-550**	100.15	70.10	45.10

N. B — **Per** distanze superiori a 550 Km. non sono concessi speciali ribassi, e pertanto **i viaggiatori dovranno** provvedersi di biglietti **a** tariffa differenziale A) o di altri biglietti ordinari.

ALLEGATO B.

RICHIESTA DI BIGLIETTI COLLETTIVI PER FAMIGLIA

Il sottoscritto, presa conoscenza delle norme qui retro esposte, chiede gli sia rilasciato un biglietto collettivo per il percorso da

a e ritorno, via

per le persone qui appresso indicate:

NOME E COGNOME	GRADO DI PARENTELA	CLASSE

e dichiara che tutte le persone sopra nominate appartengono alla di lui famiglia

Decorrenza della validità del biglietto dal

, addì

IL RICHIEDENTE

Biglietto emesso Mod.

Serie N.

verso riscossione di L.

(Bollo della Stazione)

ESTRATTO DELLE CONDIZIONI E NORME
per l'uso dei biglietti collettivi per famiglie

I biglietti collettivi vengono rilasciati solo alle persone di una medesima famiglia (comprendendo tra di esse anche le persone di servizio) le quali viaggino insieme e in numero non inferiore a tre paganti.

Se per una ragione qualunque uno o più degli iscritti in un biglietto collettivo non potessero compiere il viaggio con lo stesso treno utilizzato dai portatori del biglietto stesso, essi dovranno provvedersi per il loro viaggio di biglietti ordinari.

Le persone comprese nel medesimo biglietto possono viaggiare in classi differenti purchè sempre col medesimo treno e subordinatamente alle condizioni d'uso prescritte per il treno stesso dall'Orario ufficiale.

Le domande dei biglietti devono essere fatte almeno tre ore prima dell'ora di partenza, alla stazione da cui si inizia il viaggio.

La validità dei biglietti è di trenta giorni compreso il giorno del rilascio e potrà essere prorogata di un periodo indivisibile di 10 giorni col pagamento del 10 % del prezzo del biglietto; ad ogni modo l'utilizzazione non può aver luogo oltre i periodi rispettivamente stabiliti per viaggi al mare (30 settembre) e per i viaggi alle stazioni termali (30 novembre); oltre tali termini i biglietti cessano di avere valore.

Circolare N. 102.

(SERVIZIO VIII)

Concessioni speciali IV e V.

Allegati alla presente si pubblicano gli elenchi dei Comitati di beneficenza ammessi nel corrente anno al beneficio, delle Concessioni speciali IV e V.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

CONCESSIONE SPECIALE IV

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato per la cura balnearia agli scrofolosi poveri.	Abbiategrasso
R. Ospizio di S. Giuseppe	Alessandria
Congregazione di carità.	Alfonsine
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Ancona
Ospizio marino.	Ancona
Congregazione di carità.	Argenta
Ospedale della SS. Trinità.	Arona
Comitato di beneficenza per la cura marina degli scrofolosi poveri	Ascoli Piceno
Serafico Convitto sordomuti e ciechi	Assisi
Ospizio marino piemontese.	Asti
Comitato degli ospizi marini	Badia Polesine
Ospizi marini	Bagnacavallo
Congregazione di carità	Bagnolo S. Vito
Comitato scrofolosi della città.	Bergamo
Ospizio marino biellese	Biella
Opera pia degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri della città e provincia.	Bologna
Società operaia	Bologna
Poliambulanza Felsinea	Bologna
Società operaia agricola.	Boretto
Congregazione di carità.	Borgoforte
Comitato dell'Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri	Bozzolo
Commissione amministratrice dell'ospizio marino bresciano	Brescia
Congrega apostolica	Brescia

DENOMINAZIONE	SEDE
Comitato di beneficenza per bambine orfane abbandonate	Campi Bisenzio
Congregazione di carità	Cannobbio
Comitato cura marina	Carpi
Comitato per gli ospizi marini	Casalmaggiore
Ospizio marino casalese	Casale Monferrato
Opera pia « Barellai Giuseppe » degli ospizi marini pei fanciulli scrofolosi poveri	Castel Bolognese
Comitato scrofolosi poveri	Castelleone
Opera pia Venturelli-Lavizzari-Oliari (amministrata dalla Congregazione di carità	Castelleone
Ospizio marino	Castel S. Giovanni
Comitato per l'invio degli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Castiglion Fiorent.
Comitato di beneficenza per l'invio d'infermi alle cure termali ed ai bagni marini	Cento
Comitato per la cura dei bagni marini ai fanciulli poveri	Cesena
Ospizio marino	Chiari
Congregazione di carità	Chiavenna
Comitato degli ospizi marini	Città di Castello
Pio istituto scrofolosi poveri	Codogno
Istituto provinciale per la cura marina degli scrofolosi poveri	Como
Comitato scrofolosi	Conegliano
Comitato di beneficenza presso il municipio	Corigliano Calabro
Consiglio dell'opera pia scrofolosi poveri	Crema (1)
Istituto per gli scrofolosi poveri (Consiglio degli Istituti Ospitalieri)	Cremona (1)
Ospizio marino per i poveri scrofolosi della città e provincia	Cuneo

(1) Questo istituto può emettere richieste di andata pei percorsi dalla sede a Milano o Pavia e da Milano o Pavia al luogo di cura, e così pure separate richieste di ritorno per percorsi in senso inverso, quando trattasi di scrofolosi che da Milano o da Pavia al luogo di cura, e viceversa, debbono unirsi a quelli del Comitato Milanese viaggianti su quel tratto con treni speciali.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità.	Curtatone
Congregazione di carità.	Fabbrico
Comitato per la cura dei bambini scrofolosi. . . .	Fabriano
Comitato per gli ospizi marini	Faenza
Ospizi marini di carità pei fanciulli scrofolosi. . . .	Ferrara
Congregazione di carità.	Figline Valdarno
Missione Medica	Firenze
Opera pia degli ospizi marini	Firenze
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Firenze
Ospizio marino Quisisana	Firenze
Ospizio marino israelitico	Firenze
Asilo professionale evangelico	Firenze
Istituto delle Suore Calasanziane	Firenze
Comitato degli Ospizi marini	Forlì
Associazione scrofolosi poveri	Gallarate
Comitato pro scrofolosi	Giacciano con Baruchella
Congregazione di carità	Gonzaga
Comitato per l'Ospizio marino	Iesi
Opera pia degli ospizi marini	Imola
Congregazione di carità	Intra
Consiglio degli ospitali	Lodi (1)
RR. Spedali ed Ospizi	Lucca
Società nazionale di patronato per le giovani operaie .	Lucca
Comitato degli Ospizi marini	Lugo (2)
Comitato di carità	Luzzara
Ospizio marino provinciale Umberto I	Macerata
Ospizio marino per i fanciulli poveri scrofolosi . .	Mantova

(1) Veggasi nota (1) nella pagina precedente.

(2) Quest'Associazione è autorizzata ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche pei viaggi degli ammalati indigenti da essa inviati alla cura per conto del Comitato degli ospizi marini di Massalombarda.

DENOMINAZIONE	SEDE
Congregazione di carità	Marmirolo
Comitato degli Ospizi marini	Massalombarda
Comitato per la cura marina dei bambini poveri israeliti	Milano
Comitato promotore per la cura dei bagni marini	Milano (1)
Comitato per la cura degli scrofolosi poveri	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie	Milano
Comitato di assistenza per gli ammalati poveri	Milano
Comitato modenese per la cura marina pei fanciulli scrofolosi	Modena
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Modena
Congregazione di carità	Moglia
Opera pia per la cura balneare agli scrofolosi poveri monzesi	Monza
Congregazione di carità del Comune	Mozzecane
Opera pia per la cura marina degli scrofolosi	Novara
Comitato di beneficenza per l'invio degli scrofolosi ai bagni marini	Novi Ligure
Ospizio marino ed Istituto rachitici	Padova
Comitato di beneficenza per la cura dei bagni di mare	Pallanza
Associazione parmense (dottor Garsi) per l'invio gratuito di scrofolosi poveri agli ospizi marini	Parma
Congregazione municipale di carità	Parma
Opera pia scrofolosi della provincia	Pavia
Congregazione di carità	Pegognaga
Comitato di beneficenza per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi	Perugia
Cassa di Risparmio	Piacenza
Comitato dell'Ospizio marino	Piacenza
Congregazione di carità	Piacenza
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Piacenza

(1) Questo Comitato è autorizzato ad emettere le richieste di trasporto a prezzo ridotto anche per i viaggi da Laveno, Pino Tronzano e Iselle.

DENOMINAZIONE	SEDE
Società Ospizi marini di Porta al Borgo	Pistoia
Opera pia degli Ospizi marini	Pistoia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Opera pia pratese dell'Ospizio marino	Prato
Comitato per la cura dei bagni marini	Ravenna
Comitato reggiano per l'invio dei fanciulli scrofolosi poveri ai bagni di mare	Reggio Emilia
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Reggio Emilia
Comitato di soccorso pei bambini scrofolosi	Rieti
Opera pia degli Ospizi marini	Roma
Colonia marina per le adulte	Roma
Comitato di soccorso e patronato a favore dell'Educatorio E. Pestalozza	Roma
Colonia « Paolina Mauro Fontana »	Roma
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine	Roma
Colonie estive marine ed appennine per gli alunni poveri delle scuole comunali	Roma
Congregazione di carità.	Roverbella
Comitato esecutivo per la cura dei fanciulli poveri scrofolosi della provincia	Rovigo
Comitato per gli Ospizi marini	Russi
Congregazione di carità.	Sabbioneta
Congregazione di carità.	Sambonifacio
Comitato degli Ospizi marini	Sansepolcro
Comitato per la cura dei bagni marini	Sermide
Congregazione di carità.	S. Giorgio di Mantova
Associazione popolare sienese pei bambini scrofolosi .	Siena
Comitato di beneficenza per le povere fanciulle bisognose della cura di mare	Signa
Comitato per la cura balnearia degli scrofolosi poveri.	Soncino (1)

(1) Veggasi nota (1) a pag. 2.

DENOMINAZIONE	SEDE
Istituto per la cura dei fanciulli scrofolosi della provincia	Sondrio
Congregazione di carità	Suzzara
Comitato Pro Ospizi marini	Terni
Comitato di beneficenza per l'invio di indigenti alla cura termale di Acqui	Torino
Ospizio marino piemontese	Torino
Opera balnearia C. P. Meille	Torino
Piccola casa della Divina Provvidenza	Torino
Società nazionale di patronato per le giovani operaie	Torino
Comitato per l'invio di bambini scrofolosi ai bagni marini	Torrita
Congregazione di carità	Treviso
Congregazione di carità	Udine
Comitato protettore dell'infanzia	Udine
Ospizio marino vercellese	Vercelli
Associazione veronese per gli Ospizi marini	Verona
Comitato per la cura marina dei fanciulli poveri scrofolosi	Viadana
Ospizi marini	Vicenza
Consiglio amministrativo dell'ospedale ed istituti annessi	Vigevano
Congregazione di carità	Vittorio
Pio istituto dei Buon Uomini di S. Michele	Volterra
Spedali riuniti	Volterra

CONCESSIONE SPECIALE V

Elenco dei Comitati ed Associazioni di beneficenza riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato

DENOMINAZIONE	SEDE
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Ancona
Colonie scolastiche estive	Bologna
Opera pia scrofolosi poveri	Crema
Pia istituzione per la cura climatica	Cremona
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Firenze
Cassa di Risparmio di Lucca, amministratrice dell'Ospizio marino permanente e della Colonia alpina	Lucca
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Lucca
Ospizio marino per i fanciulli scrofolosi poveri . . .	Mantova
Pia istituzione per la cura climatica gratuita ai fanciulli gracili, alunni delle scuole elementari comunali . .	Milano
Società italiana di previdenza per le giovani operaie.	Milano
Società di San Vincenzo De Paoli (Opera della cura climatica pei fancinlli scrofolosi).	Milano
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Modena
Colonie alpine « Umberto I »	Pavia
Congregazione di carità	Poggio Rusco
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Reggio Emilia
Pia opera degli Ospizi climatici in collina	Roma
Colonia appennina romana.	Roma
Colonia « Paolina Mauro-Fontana ».	Roma
Comitato di beneficenza colonie operaie alpine e marine.	Roma
Società nazionale di patronato per le giovani operaie.	Torino
Società protettrice dell'infanzia	Udine
Colonia alpina « S, Marco »	Venezia
Società nazionale per le giovani operaie (presso la Sig. Nob. Maria Gosetti S. Aponal — Palazzo Businallo).	Venezia
Comitato per la cura climatica	Viadana

Circolare N. 105.

(SERVIZIO VIII)

Esposizioni, Congressi e Concorsi in Piacenza.

Per le Esposizioni, Congressi e Concorsi sotto indicati, indetti a Piacenza in occasione della inaugurazione del nuovo ponte sul Po, dovranno essere accordati, tanto pei viaggi delle persone, quanto per le spedizioni delle merci e bestiame, le riduzioni portate dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative condizioni e nei termini di tempo rispettivamente indicati.

MOSTRA AGRARIA — ESPOSIZIONE DEL PO — MOSTRA DEL CICLO E DELL'AUTOMOBILE — MOSTRA INDUSTRIALE — MOSTRA ZOOTECNICA.

Viaggi degli espositori e giurati:

Andata e *Ritorno*: dal 15 giugno al 15 ottobre 1908.

Spedizioni delle merci e del bestiame:

Andata: dal 15 giugno al 30 settembre 1908.
Ritorno: dal 10 agosto al 15 ottobre detto.

CONGRESSO NAZIONALE DEI NEGOZIANTI ED INDUSTRIALI.

Andata: dal 23 agosto al 3 settembre 1908.
Ritorno: dal 30 agosto all'8 settembre detto.

XV CONGRESSO INTERNAZIONALE SANITARIO DELL'ALTA ITALIA TRENTO E TRIESTE.

Andata: dal 10 al 21 settembre 1908.
Ritorno: dal 18 al 26 detto.

CONGRESSO NAZIONALE DELLE LATTERIE SOCIALI.

Andata: dal 20 al 26 settembre 1908.
Ritorno: dal 26 settembre al 1° ottobre detto.

Congresso della Lega internazionale delle cooperative agrarie.

Andata: dal 19 al 24 settembre 1908.
Ritorno: dal 24 al 29 detto.

Congresso nazionale antifillosserico.

Andata: dal 22 al 28 settembre 1908.
Ritorno: dal 28 settembre al 3 ottobre detto.

Concorso nazionale federale ginnastico.

Andata: dal 1° al 9 settembre 1908.
Ritorno: dal 5 al 15 detto.

Gara di tiro a segno.

Andata: dal 18 al 30 agosto 1908.
Ritorno: dal 23 agosto al 5 settembre detto.

Concorso internazionale per automobili industriali.

Andata: dal 1° al 30 settembre 1908.
Ritorno: dal 15 settembre al 15 ottobre detto.

Convegno del Corpo dei volontari ciclisti ed automobilisti.

Andata: dal 5 al 14 settembre 1908.
Ritorno: dall'11 al 20 detto.

Convegno generale ciclo-automobilistico del Touring Club Italiano.

Andata: dal 6 al 14 settembre 1908.
Ritorno: dal 13 al 20 detto.

Esposizione canina

Viaggi degli espositori e giurati.

Andata e *Ritorno*: dal 15 al 25 agosto 1908.

Spedizioni dei cani.

Queste spedizioni, che dovranno effettuarsi nei medesimi periodi di tempo di quelli stabiliti pei viaggi degli espositori e dei giurati, fruiranno del ritorno gratuito purchè l'andata sia effettuata a tariffa generale, nei modi previsti dall'art. 46 delle tariffe.

Il ritorno gratuito sarà accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della Esposizione, attestante che i cani figurarono alla medesima.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, secondo lo stesso articolo di sopra citato, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, sì nell'andata che nel ritorno, e prima di fare la registrazione, deve accertarsi siffatta circostanza, richiedendo la produzione dei biglietti di viaggio.

Nell'andata lo speditore farà bollare la lettera d'ammissione all'Esposizione ed annotare sulla medesima, a cura dell'Ufficio bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione.

Nel ritorno lo speditore presenterà la detta lettera di ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla Esposizione e, verso ritiro della stessa (da spedirsi al Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) la stazione di Piacenza registrerà la spedizione rilasciando una bolletta e riscuotendo la sola tassa di bollo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 106.

(Servizio VIII).

Congresso dei Consiglieri delegati dalle Circoscrizioni regionali dell'Unione nazionale fra viaggiatori e rappresentanti di commercio in Torino.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 4 all'8 giugno 1908.
Ritorno: dal 7 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 23. 6 GIUGNO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, giugno 1908 — **Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.**

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 137.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 111-1908).

Col 25 maggio 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. è stata estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata* ecc., in destinazione della stazione di *Roma Porta Maggiore.*

Col 1° giugno 1908 poi la tariffa stessa è stata estesa ai trasporti di dette merci in destinazione della stazione di *Falconara.*

Per conseguenza opportune aggiunte dovranno essere introdotte nel comma *a*) della intestazione della tariffa eccezionale predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 138.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Austro-Ungarico

(Vedi Ordine di Servizio N. 109-1908).

Le ferrovie Meridionali Austriache comunicano che è stato aperto all'esercizio nella città di Vienna un nuovo scalo, denominato *Wien-Favoritenplatz*, con un ufficio doganale di 1ª classe.

Coll'apertura di detto scalo le attribuzioni delle seguenti stazioni vengono stabilite come appresso:

1° lo scalo di *Wien-Südbahnhof* è abilitato al servizio viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità;

2° lo scalo di *Wien–Matzleinsdorf* è abilitato al servizio merci a grande e piccola velocità senza vincolo di peso, nonchè al servizio a grande velocità a vagone completo;

3° lo scalo nuovo di *Wien-Favoritenplatz* è abilitato soltanto al servizio della grande e piccola velocità per merci vincolate a dogana, escluse però quelle infiammabili ed esplodenti o composte di colli pesanti oltre 10.000 Kg. ciascuno.

Da qui in avanti potranno quindi indirizzarsi a Wien-Favoritenplatz tutte le merci vincolate a dogana e destinate a Vienna, purchè sulla relativa lettera di vettura i mittenti prescrivano che l'eseguimento delle operazioni doganali deve essere effettuato dalla dogana di *Wien-Favoritenplatz.*

Con tale domanda si eviterà che le merci debbano subire l'ulteriore trasporto da *Wien-Sübdahnhof* alla stazione di Wien-Hauptzollamt a mezzo della ferrovia di congiunzione viennese, e da quest'ultima stazione all'I. R. Ufficio Centrale di dogana, risparmiando così l'importo delle relative tasse di trasporto e delle sopratasse per facchinaggio doganale.

In attesa di provvedere alla regolare introduzione di tali disposizioni a mezzo di un supplemento alla tariffe diretta italo-austro-ungarica, avvertesi che ai trasporti indirizzati a *Wien-Favoritenplatz* si applicheranno i prezzi ora esposti nella tariffa per la stazione di *Wien-Südbahnhof*, se eseguiti a grande velocità, mentre quelli effettuati a piccola velocità si dovranno tassare coi prezzi stabiliti ora per *Wien-Matzleinsdorf.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 139.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico

(Vedi Ordine di Servizio N. 117-1908)

Col 1° giugno 1908, la stazione di Bremen-Neustadt Güterbhf (Oldbg) è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 25

P. V. del servizio predetto, per i trasporti di cotone greggio e cascami di cotone, coi seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale N. 25 P. V.

		a	b	c	d
Bremen-Neustadt Güterbhf. (Oldbg.)	Pino	7,11	4,16	7,11	4,16
	Chiasso	7,38	4,38	7,38	4,38
	Peri	7,40	5,00	7,40	5,00

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi sarà da riportarsi a mano nella detta eccezionale a pag. 622 della tariffa diretta Italo-Germanica.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 140.

(SERVIZIO VII)

Servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

(Vedi Ordine Generale N. 8-1908).

In seguito ad accordi con la Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo, concessionaria della ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, a datare dal 1° giugno 1908 è stata ammessa l'effettuazione dei trasporti in servizio cumulativo fra la stazione di Viterbo Porta Romana e le stazioni della Rete dello Stato (esclusa Viterbo Porta Fiorentina) e di altre Amministrazioni oltre la rete stessa.

Resta, quindi, abrogata la disposizione di cui al punto III, comma *a*), dell'Ordine Generale N. 8 del corrente anno, che, per tutto il resto, rimane pienamente in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 141.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 137-1908),

Col giorno 8 giugno 1908 la tatiffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata, ecc.* in destinazione della stazione di *Alfonsine.*

Per conseguenza opportuna aggiunta dovrà esssre introdotta nel comma *a)* della intestazione della tariffa eccezionale predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 142.

(SERVIZIO VII)

Protezione del P. L. Km. 315.670 della lina Roma-Pisa, fra le stazioni di Fauglia e di Colle Salvetti.

Per la protezione del passaggio a livello al Km. 315.670 della linea Roma-Pisa, fra le stazioni di Fauglia e di Colle Salvetti, verranno attivati, a partire dal treno 1753 del 10 giugno 1908, due segnali a disco, piccolo modello, situati a destra dei treni in arrivo alla distanza dell'asse dell'attraversamento di m. 800 quello verso Fauglia e di m. 600 quello verso Colle Salvetti, e muniti di ripetitori di controllo collocati nella casa cantoniera Km. 315.663.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 143.

(SERVIZIO VIII)

Viaggi a Tariffa differenziale A.

(Vedansi Ordini di Servizio 60-1908; 41-1907 e 121-1906).

Si è acconsentito che per i viaggi da Aquila a Falconara ed oltre, o viceversa (in base alla Tariffa differenziale *A*), possa essere eseguita la via di Castellamare A. in luogo di quella più breve di Terni, pagando il maggiore percorso di km. 5.

Così pure si è ammesso che per i viaggi da Milano per stazioni dei tronchi Reggio C.-Sibari e Sibari-Cosenza, o viceversa, possano essere rilasciati biglietti diretti in base alla tariffa differenziale *A* per una delle seguenti vie:

a) Parma-Sarzana-Roma-Napoli-S. Eufemia;
b) Genova-Pisa-Roma-Napoli-S. Eufemia;
c) Bologna-Firenze-Roma-Napoli-S. Dufemia.

computando le relative tasse in base alla percorrenza effettiva.

S' interessano pertanto le Stazioni e gli Uffici a prendere nota di quanto sopra e portare le opportune aggiunte al prospetto delle deviazioni annesso all'Ordine di Servizio n. 60-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 144.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero

(Vedi Ordine di Servizio N. 116-1908)

A datare dal 6 maggio 1908 venne modificata come appresso la nota relativa al richiamo (1) esposto di fianco al prezzo di L. 0,41, che figura nella colonna della tariffa spe-

ciale II *b* per la stazione di Gordola-Val Verzasca a pag. 328 della tariffa diretta italo-svizzera:

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti, effetttuati con lettera di vettura diretta, di pasta di legno e di pasta di legno chimica (cellulosa), ascritte nella nomenclatura alla tariffa speciale II, in provenienza dall'Austria-Ungheria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 145.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 209 P. V.
(Vedi Ordine di servizio N. 27-1908).

Col 15 giugno 1908, la serie *A* della tariffa locale N. 209 P. V. sarà estesa ai trasporti di *tubi di ghisa* in partenza dalla stazione di *Cogoleto.*

Per conseguenza, nella intestazione della detta serie di tariffa, è da aggiungere, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 146.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 403 P. V..
(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1908).

Coll'11 giugno 1908 la tariffa locale N. 403 P. V. sarà estesa ai trasporti di *estratto di legno di castagno* in partenza da *Cosenza Casali* ed in destinazione di *Napoli scalo marittimo.*

Di conesguenza nella tabella dei prezzi per i trasporti in partenza da Cosenza Casali, è da introdursi il seguente prezzo:

Cosenza Casali-Napoli scalo marittimo	—	27,55 (1)

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 147.

(SERVIZIO VIII).

Estensione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 113-1908).

Coll'11 giugno 1908 la stazione di *Omegna* sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

In conseguenza alla pagina 58 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovrà farsi la seguente aggiunta:

Omegna	S	G. P.	Civitavecchia Genova	613 202	Genova	202

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 148.

(SERVIZIO VIII)

Ristampa della Tariffa italiana.

(Vedi Circolare N. 63-1908).

In relazione a quanto fu preannunziato colla Circolare N. 63 - 1908 (Servizio VIII), si è disposto perchè la Divisione Controllo Prodotti di Firenze proceda gradualmente alla distribuzione della *nuova edizione* della Tariffa italiana.

Detta nuova edizione si suddivide in quattro volumi:

il *primo* contiene le « Disposizioni e Tariffe generali » e gli Allegati **1, 2, 8, 9, 10, 11, 12, 13** e **14**;

il *secondo* le « Tariffe e condizioni particolari pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli » e gli Allegati **3, 4, 5, 6, 6-*A*, 6-*B*, 6-*C*** e **7**;

il *terzo* l' « Elenco delle merci fruenti di tariffe speciali a grande velocità e piccola velocità accelerata e la Nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità »;

il *quarto* le « Tariffe speciali, locali ed eccezionali » ed i Capi XVII (Tariffe e condizioni per il servizio traverso lo stretto di Messina) e XVIII (Sopratassa per le merci a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità caricate e scaricate al Porto-Canale di Fiumicino).

Ogni volume ha l'indice generale delle materie contenute nei quattro volumi.

Oltre a tutte le modificazioni ed aggiunte apportate alle tariffe e condizioni pei trasporti a tutto aprile 1908, si trovano comprese, nella nuova edizione, anche l'estensione delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. alla ferrovia Grignasco-Coggiola, l'estensione della tariffa locale N. 403 P. V. ai trasporti di *estratto di legno di castagno* in partenza da Cosenza Casali ed in destinazione di Napoli scalo marittimo e l'estensione della tariffa eccezionale N. 1003 P. V. ai trasporti di *vino comune guasto, ecc.* in destinazione delle stazioni di Civita Lavinia, Roma Porta Maggiore, Falconara marittima ed Alfonsine, pubblicate coi Bollettini N. 19 e 20 e col presente Bollettino.

Circa le varianti adottate nella ristampa di cui trattasi, si fa presente quanto appresso.

Volume primo. - *a*) L'Allegato N. 1 è stato opportunamente modificato e completato in conformità alle vigenti disposizioni legislative.

b) Nell'Allegato N. 9, per la parte che concerne gli esplosivi, sono state introdotte lievi varianti, la principale delle quali consiste nell'inclusione nelle singole categorie delle disposizioni relative alla licenza di trasporto da presentarsi

per la spedizione di detti esplosivi, disposizioni che ora figurano nella nota (1) a piedi della pagina 135 della Parte prima della Tariffa.

Volume secondo. – In questo volume si sono riunite le tariffe e condizioni particolari valevoli pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, fatta eccezione di quelle in vigore sulle linee esercitate a servizio economico e di altre analoghe, come la tariffa per viaggi di corsa semplice con treni accelerati, omnibus o misti (linee Napoli-Salerno, e diramazione Torre Annunziata-Gragnano, Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, ecc.), le tariffe vigenti pei treni elettrici sulle linee Milano-Varese, ecc., per le quali sarà provveduto con apposita pubblicazione.

Volume terzo. – *a*) Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità si è soppressa, di fronte alle singole voci, l'indicazione delle tariffe locali N. 219, 302, 404 e 701, che sono applicabili a tutte le merci, facendo menzione di esse in testa alla detta nomenclatura e classificazione.

b) Essendosi omessa nelle tariffe speciali con vincolo di peso (Capo XIV del volume quarto) l'indicazione delle merci ammesse a fruire delle diverse serie delle tariffe medesime, si è reso necessario, agli effetti del raggiungimento del peso minimo per vagone col carico misto delle merci appartenenti a diverse serie, di distinguere, con apposito contrassegno, espresso in numeri romani, le merci per le quali tale carico misto è consentito.

Per ciascuna di tali merci è stato pure fatto richiamo all'art. 10 delle « Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali », opportunamente modificato in conseguenza di quanto sopra.

Nei casi, poi, in cui le diverse serie di una stessa tariffa hanno pesi minimi differenti, ed il carico misto è ammesso soltanto per il peso minimo di 8 tonnellate, si è fatto cenno di ciò di seguito all'indicazione dei numeri romani.

Volume quarto. – *a*) I nota-bene, che figurano ora in testa alle varie tariffe locali, sono stati quasi completamente soppressi e sostituiti con un unico nota-bene, posto in fine alle

« Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe locali », in armonia a quanto esisteva già per le tariffe eccezionali.

b) Per dare una idea più chiara delle linee sulle quali funzionano le tariffe locali ed eccezionali, si è fatto precedere ad esse un quadro che rappresenta schematicamente tali linee ed a detto quadro si è fatto riferimento nelle intestazioni delle tariffe medesime.

c) In conseguenza della soppressione dei nota-bene, dell'inclusione nella rete dello Stato della linea Ofantino-Margherita di Savoia e dell'apertura all'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò Centrale, si sono introdotte lievi varianti nelle intestazioni delle tariffe locali ed eccezionali, per cui è necessario che le medesime formino oggetto di speciale attenzione da parte di chi deve applicarle.

La nuova edizione della Tariffa italiana verrà distribuita per uso di servizio, nell'occorrente numero di esemplari, a tutte le stazioni ed agenzie del Continente, e sarà posta in vendita al pubblico al prezzo di L. 4 per ogni esemplare completo.

Le stazioni stesse potranno trattenere presso di loro le copie della vecchia edizione, ove per le annotazioni praticatevi e pel disbrigo di vecchie pendenze ritengano di potersene ancora giovare.

Nel caso contrario ne effettueranno il versamento alla Divisione Controllo Prodotti di Firenze.

Un certo numero di copie della nuova edizione della Tariffa sarà dato in deposito ad alcune stazioni per far fronte alle domande di acquisto da parte del pubblico, e le stazioni medesime dovranno aver cura di chiedere man mano le occorrenti nuove forniture in tempo utile, per essere sempre in grado di corrispondere alle richieste.

Tutte le altre stazioni non fornite di deposito dovranno accettare ed inoltrare le domande di acquisto secondo le norme

contenute nell'art. 36 della Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

Le copie della vecchia edizione rimaste invendute, messe fuori uso, saranno da ritornarsi nei modi prescritti dalla citata Istruzione alla Divisione Controllo Prodotti di Firenze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 112.

(SERVIZIO XI)

Impianto di un risuonatore meccanico nella Galleria dei Giovi tra Busalla e Pontedecimo al km. 143.830.

A partire dal treno 5021 del giorno 8 giugno 1908 verrà impiantato nella grande Galleria dei Giovi fra Busalla e Pontedecimo al km. 143.830, della linea Novi-Genova un risuonatore meccanico per preavvisare il segnale a mano, esposto in galleria ed indicante il rallentamento fra i km. 144.400-144,500 dei treni in discesa prescritto in causa dei lavori che si stanno eseguendo

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 107.

(SERVIZIO VIII)

Corse al galoppo in Milano.

In occasione della riunione estiva delle Corse al galoppo in Milano, è stato ammesso che le Stazioni delle linee designate nell'annesso elenco rilascino, verso semplice richiesta dei viaggiatori, ed *individualmente*, un biglietto di andata e ritorno per Milano, Mod. *I*-202, col ribasso del 50 % sulla tariffa ordinaria (normale o differenziale *A*), insieme ad una « Carta d'ingresso al Prato di S. Siro ».

Le Stazioni medesime dovranno riscuotere, per ciascun biglietto di *Andata e Ritorno* per Milano, l'integrale prezzo ordinario di *corsa semplice* a tariffa normale dei treni diretti, oppure a tariffa differenziale *A* se il percorso eccede i 150 chilometri.

Oltre il prezzo del biglietto si dovrà riscuotere la tassa fissa di L. 2,25 per la Carta d'ingresso.

Pei viaggi a Milano dalle stazioni delle linee favorite da tariffe locali, i prezzi dei biglietti speciali di cui trattasi dovranno stabilirsi in base alla tariffa ordinaria.

Quando questi prezzi non risultino convenienti in confronto di quelli delle tariffe locali, si lascerà ai viaggiatori di approfittare, o no, della Concessione, la quale potrebbe tornare ugualmente utile dal lato della maggior validità dei biglietti e delle facilitazioni per l'ingresso al prato delle Corse.

Le carte d'ingresso, previamente bollate con timbro a secco, saranno fornite dagli Uffici di controllo, in tempo opportuno, alle stazioni ed Agenzie interessate.

La vendita dei biglietti dovrà essere iniziata il giorno 6 giugno, e continuata a tutto il 13.

I biglietti avranno la validità di 10 giorni, compreso quello dell'acquisto.

Sui biglietti Mod. *I*-202, e sulle relative matrici sarà da citarsi il numero della Carta d'ingresso, ed anche su questa

ultima dovrà essere apposto, nell'interno della copertina, il bollo della stazione distributrice, nonchè l'indicazione del numero del biglietto ferroviario corrispondente.

Non è ammesso il rilascio del biglietto a prezzo ridotto per Milano, senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, della Carta d'ingresso, e quindi ad ogni biglietto speciale distribuito per Milano dovrà corrispondere una Carta d'ingresso.

Questa Carta munita della firma del titolare, dovrà essere esibita, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto a prezzo ridotto.

All'inizio del viaggio di ritorno, i biglietti dovranno essere presentati alle Stazioni od alle Agenzie di Milano, per la prescritta bollatura. Non occorre invece, sui biglietti medesimi alcuna certificazione da parte del Comitato delle Corse.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi dai *treni direttissimi*, ed i portatori dei biglietti di 3ª classe sono esclusi anche dai *treni diretti*.

Tutti i biglietti di cui trattasi, danno facoltà di effettuare una fermata intermedia, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, sotto l'osservanza delle modalità stabilite dall'allegato 7 alle Tariffe, avvertendo che la durata della fermata è limitata soltanto dalla validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Milano, iniziati in tempo utile, possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità del biglietto a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fruire della fermata intermedia.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Pei viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite dal fascicolo delle concessioni speciali.

Le carte d'ingresso saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto 1° del Mod. *I*-213 con apposita intestazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato alla Circolare N. 107
(Corse al galoppo in Milano)

LINEE DEL COMPARTIMENTO DI MILANO.

Domodossola–Milano
Luino–Gallarate
Varese–Milano
Chiasso–Milano
Sondrio–Lecco
Lecco–Milano
Chiavenna–Colico
Chiasso–Como–Lecco
Paratico–Sarnico–Palazzolo
Seregno–Bergamo
Treviglio Bergamo
Milano–Verona
Treviglio–Cremona
Brescia–Parma
Brescia–Cremona
Pavia–Mantova
Milano–Piacenza–Bologna
Parma–Pontremoli

LINEE DEL COMPARTIMENTO DI GENOVA.

Alessandria–Genova
Rogoredo–Novi
Alessandria–Piacenza
Pavia–Stradella
Acqui–Genova
Genova-Savona

LINEE DEL COMPARTIMENTO DI TORINO.

Modane–Torino
Susa–Bussoleno
Torino–Alessandria
Trofarello–Chieri
Torino–Milano
Asti-Castagnole
Chivasso–Aosta
Chivasso–Casale
Torino–Torre Pellice
Airasca–Cuneo
Savigliano–Saluzzo
Bricherasio–Barge
Moretta–Cavallermaggiore
Torino–Cuneo–Vievola
Bastia–Cuneo
Torino–Savona
Ceva–Ormea
Alessandria–Cavallermaggiore
Alessandria–S. Giuseppe
Asti–Acqui
Mortara–Asti
Vercelli–Casale
Arona–Novara
Vercelli–Pavia
Pavia–Alessandria
Varallo–Novara
Domodossola–Novara
Santhià–Arona
Luino–Alessandria
Milano–Mortara

LINEE DEL COMPARTIMENTO DI VENEZIA.

Verona–Padova–Venezia
Verona–Mantova–Modena
Mantova–Legnago
Legnago–Monselice–Padova
Verona–Ala
Verona–Dossobuono-Cerea-Legnago

Circolare N. 108.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione internazionale delle industrie e delle produzioni in Genova.

(Vedi Circolari N. 36 e 99-1908).

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I pei viaggi degli espositori e dei giurati e per le spedizioni delle merci, di ritorno dalla Esposizione suddetta, sono stati prorogati fino a tutto il giorno 15 luglio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 109.

(SERVIZIO VIII)

Congressi e concorsi sportivi e musicali in Alba.

Per la circostanza dei congressi e concorsi sportivi e musicali sovra indicati, saranno da accordarsi, pei viaggi dei congressisti e concorrenti, i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 28 agosto al 5 settembre 1908.
Ritorno: dal 30 agosto al 9 settembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N 110.

(SERVIZIO VIII)

Congresso evangelico metodista in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato dovranno essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 25 giugno 1908.
Ritorno: dal 17 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 111.

(SERVIZIO VIII)

Congresso dell'Unione Italiana delle Ferrovie d'interesse locale e di Tramvie in Arezzo.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 7 al 12 giugno 1908.
Ritorno: dall'11 al 20 detto.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 113.

(Servizio VII)

refazione generale all'Orario di servizio 1° giugno 1908.

In dipendenza dell'attivazione del nuovo *Orario generale di servizio 1° giugno* 1908 è stato provveduto alla ristampa della Prefazione Generale (Parte 1ª e 2ª) all'Orario di servizio che trovasi in corso di distribuzione.

Richiamasi l'attenzione del personale, anzitutto sul fatto che le disposizioni contenute nella Prefazione stessa sono state ordinate secondo *la nuova circoscrizione compartimentale*; in secondo luogo, sull' aggiunta fatta alla parte prima, delle disposizioni riguardanti « *le limitazioni alla circolazione delle locomotive e delle automotrici a vapore sulle linee della Rete* » ed alla parte seconda, delle « *Norme per l'indicazione degli incroci e precedenze negli orari di servizio* ».

Si richiama inoltre l'attenzione del personale interessato sul modo di computare il numero dei freni nei *treni merci*, nel caso contemplato dal capoverso 12 delle « *Norme speciali pei treni con freni a mano* » e nella variante introdotta nel capoverso 7 delle « *Norme speciali pei treni con freno continuo* » onde coordinarlo all'art. 38 dell'Istruzione sull'uso del freno Westinghouse.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine di Servizio 123-1908 (Bollettino 21). A pag. 423 riga 17ª invece di: treni coincidenti *o* già provvisti... leggasi: treni coincidenti *e* già provvisti...

Ordine di Servizio 125-1908 (Bollettino 21). A pag. 431 riga 3ª cancellare la parola *Chiasso.*

Ordine Generale 12-1908 (Bollettino 22). A pag. 435ª invece di (SERVIZIO VII) leggasi: (SERVIZIO I) .

Agli Alllegati *A* e *B* all'Ordine di Servizio 128-1908 (Bollettino 22). Nelle coincidenze a Domodossola , invece di: treno *530* C. F. F. con partenza ore *17.10,* leggasi: treno *3138* C. F. F. partenza ore *12.10.*

ANNO I - N. 24.

13 GIUGNO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:

Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *duràta limitata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, giugno 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-corrige

Ordine Generale N. 12-1908 (Bollettino 22). Nell'elenco della circoscrizione delle Divisioni, Sezioni ecc. del movimento e Traffico, nell'ultima linea indicante i limiti del riparto di Mortara in luogo della Stazione di *Cava Manara*, leggasi: *Cava Carbonara.*

Istruzione N. 21-1907 (IX). Nella nota (1) a pag. 2, leggasi: « Ordine di Servizio N. 75-1908 - Parte II ». Nell'ultimo alinea a pag. 41 depennare le parole; *di accompagnamento.*

Nel primo rigo della pag. 42 leggere le parole: *le tasse di accompagnamento, di spinta,* ecc.

Istruzione N. 22-1907 (IX). Nel secondo alinea della pag. 5, depennare le parole: *e le sovvenzioni.*

Nell'art. 14 a pag. 17 depennare il 2° alinea.

Ordine Generale N. 13.

(SERVIZIO I).

Ordinamento delle Divisioni del Mantenimento e Sorveglianza e delle Sezioni distaccate.

I. — GENERALITÀ.

1° Le Divisioni del Mantenimento e Sorveglianza, istituite coll'art. 2 del R. decreto n. 110 del 12 marzo 1908, dipendono dal Servizio Centrale del Mantenimento e sono rette da funzionari aventi grado di Capo Divisione.

2° Le Divisioni sono composte dei seguenti Uffici:

Ufficio I — Lavori.
» II — Armamento, materiale fisso e sorveglianza.
» III — Personale ed affari generali.
» IV — Contabilità ed economato.

Più Uffici possono essere affidati ad un solo dirigente.

3° All'Ufficio Lavori ed all'Ufficio Armamento sono di massima preposti funzionari aventi il grado di Ispettore Capo, e fra essi sarà dal Capo Servizio Centrale designato l'Ispettore Capo incaricato di coadiuvare il Capo Divisione negli affari del servizio e di sostituirlo in tutte le sue funzioni in caso di assenza o di impedimento.

4° In ciascun Compartimento alla diretta dipendenza delle Divisioni sono istituite Sezioni distaccate del Mantenimento, divise di massima in Riparti, e possono anche, temporaneamente, essere istituite Sezioni e Riparti per lavori speciali.

Per lavori di eccezionale importanza possono pure temporaneamente venire istituite Divisioni alla diretta dipendenza del Servizio Centrale.

Le circoscrizioni delle Divisioni e delle Sezioni distaccate del Mantenimento risultano dal prospetto allegato.

II. — Attribuzioni degli Uffici delle Divisioni.

Le attribuzioni delle Divisioni sono ripartite fra gli Uffici come segue:

Ufficio lavori.

Si occupa della manutenzione del corpo stradale e sue dipendenze, opere d'arte e fabbricati, e dei nuovi lavori o nuovi impianti, comprese le derivazioni e condotte d'acqua, escluso quanto riguarda l'armamento, il materiale fisso ed i meccanismi fissi.

Entro gli indicati limiti di competenza, le attribuzioni dell'Ufficio Lavori si estendono a tutti i provvedimenti ed a tutte le pratiche concernenti:

lo studio e la revisione dei progetti e delle proposte;

le espropriazioni occorrenti per l'esecuzione dei progetti approvati;

la stipulazione di contratti e convenzioni per acquisti, permute, retrocessioni e vendite di beni stabili, per affitto di aree e vendita di prodotti del suolo;

gli attraversamenti della ferrovia con strade canali, condutture d'acqua, di gaz, di energia elettrica e simili;

le costruzioni a distanza ridotta dalla ferrovia;

la costituzione od amministrazione di Consorzi per la esecuzione e manutenzione di opere interessanti la ferrovia e dipendenze;

le disposizioni da prendersi d'urgenza per la esecuzione dei lavori di ripristino nei casi di interruzioni di linee;

i reclami o le proposte di compensi per danni derivanti da interruzioni di strade o di corsi d'acqua, o per danni prodotti da incendi;

le gare per l'appalto dei lavori e relativi contratti;

la revisione degli ordini di servizio da darsi alle Imprese, dei programmi di lavoro proposti dalle Sezioni, la sorveglianza dei lavori in corso;

i collaudi, le eventuali domande di compensi avanzate dalle Imprese e lo svincolo delle cauzioni;

la tenuta dei registri degli imprenditori dei lavori, ed il rilascio dei certificati di idoneità degli imprenditori medesimi;

la revisione dei verbali di consegna, di ultimazione e di regolare esecuzione dei lavori, la revisione dei certificati di pagamento e delle liquidazioni;

la compilazione dei rapporti mensili sull'andamento dei lavori.

Ufficio armamento, materiale fisso e sorveglianza.

Si occupa di tutto quanto si riferisce alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei binari e dei meccanismi fissi, al miglioramento degli impianti esistenti, alla esecuzione di impianti nuovi ed alla sorveglianza delle linee.

Entro tali limiti di competenza le attribuzioni dell'Ufficio si estendono a tutti i provvedimenti ed a tutte le pratiche concernenti:

la compilazione o la revisione delle proposte intese a migliorare la stabilità dell'armamento e la sorveglianza delle linee, delle proposte per piani di nuove stazioni o per modificazioni dei piani di stazioni esistenti, per raccordi con stabilimenti o cantieri privati, pel servizio di acqua nelle stazioni, e per impianti di apparecchi di sicurezza, di segnalamento e di blocco, e di apparecchi centrali di manovra compresi i relativi circuiti elettrici;

l'esecuzione che dal Servizio Centrale fosse demandata alle Divisioni dell'impianto degli apparecchi suddetti, e la sorveglianza sul funzionamento degli apparecchi medesimi;

la compilazione dei fabbisogni per i ricambi ordinari di materiale d'armamento e di meccanismi fissi;

il rifornimento dell'acqua nelle cisterne dei fabbricati lungo le linee e nelle stazioni;

l'esecuzione e la manutenzione degli impianti di linea per la trazione elettrica;

la revisione degli orari e dei turni di servizio per il personale di guardia e di lavoro, e dei profili di distribuzione del personale medesimo;

l'esame in linea tecnica delle inchieste e dei rapporti riguardanti l'esercizio;

la polizia ferroviaria.

Ufficio personale ed affari generali.

Spetta all'Ufficio personale ed affari generali la trattazione delle pratiche riguardanti:

assunzione di personale;

assegnazione delle mansioni al personale;

controllo sulla utilizzazione del personale e sulle assunzioni di quello avventizio;

tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli uffici della divisione;

disciplina, traslochi, congedi, avanzamenti, esoneri, anticipazioni, sussidi, competenze accessorie ed altri affari di personale in genere;

rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio, lettere di porto per il personale degli uffici della Divisione;

infortuni degli operai sul lavoro;

ricevimento e distribuzione della corrispondenza in arrivo e spedizione di quella in partenza;

tenuta del protocollo e dell'archivio della Divisione.

Ufficio contabilità ed economato.

Tratta i seguenti affari:

ruoli delle competenze del personale addetto agli uffici della Divisione;

statistica riassuntiva mensile delle spese del personale;

somministrazione degli oggetti di vestiario, stampati oggetti di cancelleria, materie diverse ed oggetti di consumo, riparazioni e sostituzioni di oggetti inventariali, limitatamente agli uffici della Divisione, preventivo annuo riassuntivo del materiale d'esercizio, ed approvazione dei buoni relativi;

tenuta degli inventari per i soli uffici della Divisione;

pagamenti ed incassi per conto del Servizio, esclusi quelli ammessi per le Sezioni distaccate;

gestione del fondo di scorta assegnato alla Divisione;

registrazione dei documenti di spesa emessi dalla Divisione e riassunto generale mensile di tutte le registrazioni, comprese quelle dalle Sezioni distaccate;

gestione contabile relativa ai contratti, alle espropriazioni, ai canoni ed ai fitti:

preventivi e consuntivi annui riassuntivi di tutte le spese in conto manutenzione ordinaria.

III. — COMPETENZE ED ATTRIBUZIONI DEL CAPO DIVISIONE.

6. Sono di competenza del Capo Divisione:

a) la scelta, l'ammissione in servizio, nei limiti delle piante organiche approvate, e l'esonero degli agenti avventizi in servizio continuativo;

b) il reclutamento secondo le norme stabilite del personale di lavoro e dell'altro personale che può assumersi senza la formalità dei pubblici concorsi;

c) l'assegnazione in via permanente di funzioni superiori attinenti a qualifiche di grado pari od inferiore al 12° colle norme e limitazioni stabilite;

d) i traslochi degli agenti del grado 9° od inferiori, nei limiti della Divisione, sempre che per quelli di grado 9° e 11° non si tratti di destinazioni a posti di importanza superiore al grado dello agente; i traslochi da uno ad altro Compartimento, solo per domanda degli agenti del grado 11° compreso ed inferiori;

e) l'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza indicati dall'articolo 48 del Regolamento del personale;

f) la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente e di quelli straordinari senza paga fino ad un mese, e purchè non importino aumento di spesa, a tutto il personale dipendente di grado inferiore al 7°, salvo quanto è di spettanza degli Ispettori Capi delle sezioni distaccate;

g) le concessioni, al personale della divisione, dei biglietti di servizio i buoni di bagaglio e lettere di porto in servizio, in conformità dei regolamenti;

h) la concessione di anticipazioni e di sussidi al personale nei limiti e nelle forme stabilite;

i) l'approvazione del lavoro straordinario per il personale dipendente, escluso quello degli Uffici, in circostanze eccezionali di servizio;

k) la concessione dei premi di cui all'articolo 184 ultimo alinea, e 186 delle Disposizioni sulle competenze accessorie, nonchè i premi di cui agli articoli 185 e 187 delle Disposizioni stesse limitatamente però alla somma di L. 20;

l) i provvedimenti di qualunque genere da prendere, in seguito alle decisioni del Comitato d'Esercizio o di propria iniziativa, informandone tosto in ogni modo il proprio Servizio Centrale, nei casi di interruzione di linea o di gravi accidenti, per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni;

m) l'approvazione di lavori di manutenzione ordinaria compresi entro i limiti degli stanziamenti per ciascun esercizio, e di importo ciascuno non superiore a L. 10,000;

n) l'approvazione di lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per occupazione temporanea di aree e di locali dell'Amministrazione esistenti lungo le linee, o per vendita ed affittanza di prodotti del suolo fino all'importo complessivo di L. 3,000 se il contratto si faccia previo pubblico incanto od a licitazione privata, e di L. 1,000 se per trattativa privata;

o) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per esecuzione di lavori o per somministrazione di materiali, di mezzi d'opera e di mano d'opera pei lavori fino all'importo complessivo di L. 3,000 se il contratto si faccia previo pubblico incanto od a licitazione privata e di L. 1,000 se a trattativa privata;

p) la liquidazione amichevole di indennizzi per danni derivati da interruzioni di strade o di corsi d'acqua o da incendi, pei quali danni non sia dubbia la responsabilità dell'Amministrazione, fino alla somma di L. 1,000.

q) la liquidazione di indennizzi per infortuni a persone estranee all'Amministrazione per i quali la responsabilità dell'Amministrazione non sia dubbia, fino alla somma di lire 1500, per individuo.

7. Il Capo Divisione, rispondendo del buon andamento del servizio lungo le linee comprese nella propria giurisdizione,

cura e sorveglia che gli Uffici ed il personale dipendente, nell'ambito delle proprie attribuzioni, diano opera alacre ed efficace;

prende tempestivamente le iniziative di sua competenza;

fa conveniente uso delle facoltà che gli sono assegnate;

si tiene continuamente informato di quanto, per soddisfare alle esigenze di un regolare servizio, possa essere richiesto dagli altri servizi;

promuove e regola con opportune istruzioni lo studio dei progetti, e invigila sul sollecito regolare andamento dei lavori;

sorveglia e coordina il lavoro delle Sezioni distaccate, sia nella parte tecnica, sia in quella contabile ed ammistrativa;

si accerta che le linee siano sempre mantenute in condizioni di sicuro e regolare esercizio;

segue l'andamento delle spese del servizio, curando che siano sempre mantenute nei limiti previsti;

studia e propone quanto ritiene necessario al buon andamento del servizio;

fa parte come dall'ordine generale numero 11-1908, del Comitato d'esercizio presieduto dal Capo del Compartimento.

8. Il Capo Divisione corrisponde in via ordinaria col Capo del Servizio Mantenimento da cui dipende, con i Capi Servizio del Personale e degli Approvvigionamenti e Magazzini per gli affari di loro competenza, nonchè con tutte le Divisioni ed Uffici sia del proprio che degli altri Compartimenti.

Con i Capi degli altri Servizi Centrali, di massima, e salvo quanto sia stabilito in contrario, corrisponde solo per comunicazioni d'ordine di loro competenza e per notizie di carattere urgente.

Gli atti saranno firmati con la indicazione: *Il Capo Divisione del Mantenimento.*

IV. — Sezioni distaccate del Mantenimento.

9. Le Sezioni distaccate del Mantenimento sono rette da un funzionario avente il grado di Ispettore Capo il quale nei

casi di assenza o di impedimento è sostituito da quello dei Funzionari dipendenti, che sarà designato dal Capo Divisione.

10. L'Ispettore Capo dirige e sorveglia il segolare andamento del servizio lungo le linee componenti la Sezione, facendo osservare i regolamenti e tutte le norme, istruzioni e disposizioni che vengono impartite;

mantiene la disciplina di tutto il personale dipendente;

fa le proposte che ritiene necessarie e convenienti pel buon andamento del servizio;

cura che le spese d'esercizio e quelle per nuovi impianti, o per migliorare gli impianti esistenti, siano mantenute nei limiti previsti.

11. Avvenendo interruzioni di linea l'Ispettore Capo dà d'urgenza tutte le disposizioni necessarie per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni, infoımandone telegraficamente il Capo Divisione.

12. L'Ispettore Capo, direttamente ed a mezzo dei funzionari dipendenti, provvede:

alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei binari, del materiale fisso, dei meccanismi, del corpo stradale e sue dipendenze, delle opere d'arte e dei fabbricati;

allo studio ed alla compilazione della proposta per migliorare la stabilità dell'armamento, la sicurezza e la sorveglianza delle linee;

allo studio ed alla compilazione delle proposte per nuove opere e per nuovi impianti, alle espropriazioni occorrenti per la esecuzione dei progetti approvati, alla dirigenza, sorveglianza e liquidazione dei lavori relativi;

alla istruttoria di tutte le pratiche riguardanti acquisti, permute, retrocessioni e rivendite di beni stabili, affitto di aree e vendita di prodotti del suolo, attraversamenti della ferrovia con strade, canali, condutture di gaz, di energia elettrica e simili, amministrazione o costituzione di consorzi per opere eseguite o da eseguirsi a difesa della ferrovia e delle proprietà limitrofe, costruzioni a distanza ridotta dalla ferrovia, reclami per danni derivati da interruzioni di strade e corsi d'acqua, da incendi cagionati dalle locomotive e simili;

alla osservanza delle leggi e dei regolamenti sulla polizia ferroviaria, sulla prevenzione degli infortuni, sul lavoro notturno, e sul lavoro delle donne e dei fanciulli;

alla tenuta dei profili per la distribuzione del personale di guardia e di lavoro, nell'intento di ottenerne la migliore utilizzazione in ordine alla manutenzione dello armamento ed alla vigilanza della linea;

alla compilazione degli orari e dei turni di servizio del personale;

alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia degli agenti;

alle proposte per le nomine in prova ed in pianta stabile, per le promozioni, per i collocamenti in aspettativa e gli esoneri dal servizio, per gratificazioni, sussidi ed anticipazioni per tutto il personale dipendente;

alla compilazione chiusura in ogni parte dei ruoli per le competenze del personale d'Ufficio e del personale di linea; inviandoli alla Divisione;

alla sorveglianza del servizio paghe e dei pagamenti fatti d'urgenza agli avventizi;

alla compilazione delle statistiche mensili delle spese di personale da inviarsi alla Divisione nel giorno stabilito;

alla revisione delle domande per riparazioni e sostituzioni di materiale d'esercizio, provvedendo poi alle medesime per mezzo dei magazzini, o delle officine e della industria privata, giusta le disposizioni in vigore;

alla tenuta dei sub-inventari di tutto il materiale di esercizio esistente negli Uffici, lungo le linee e nei Cantieri di lavoro;

alla compilazione dei fabbisogni e preventivi per gli oggetti di inventario, per i ricambi ordinari dei materiali di armamento, del materiale fisso e dei meccanismi;

alla compilazione dei preventivi e consuntivi delle spese annue per l'ordinaria manutenzione e sorveglianza delle linee;

alla gestione del fondo di scorta;

alla completa contabilizzazione di tutte le entrate e di tutte le spese ordinarie, straordinarie e per partite di giro, se-

condo le norme all'uopo stabilite, ed alla compilazione dei relativi riassunti mensili da inviarsi alla Divisione;

all'invio dei rapporti periodici alla Divisione sull'andamento generale del servizio, sullo stato dei lavori e degli studi in corso.

13. All'Ispettore Capo della Sezione vengono deferite le seguenti facoltà:

a) scelta ed ammissione in servizio del personale avventizio per funzioni continuative nelle squadre dei cantonieri, nei limiti delle piante organiche approvate, ed il suo esonero;

b) assunzione ed esonero di avventizi in sostituzione di agenti delle squadre assenti e per assoluti bisogni straordinari e temporanei;

c) assegnazione in modo permanente a funzioni superiori attinenti a qualifiche di grado non superiore al 15°, con le norme e limitazioni stabilite;

d) traslochi, entro i limiti della Sezione, del personale dipendente dal grado 11° compreso ed inferiori, quando non implichino la assegnazione di funzioni competenti ai gradi superiori al 15°, e non abbiano per conseguenza di aumentare il personale oltre la pianta organica approvata;

e) approvazione del lavoro straordinario richiesto da esigenze di carattere urgente e non prevedibile, escluso quello degli uffici, informandone la Divisione;

f) concessione dei congedi ordinari regolamentari a tutto il personale dipendente, fatta eccezione per i congedi agli Ispettori Principali, Ispettori, Sotto Ispettori ed Allievi Ispettori, per i quali la concessione viene limitata alla durata di 5 giorni;

g) concessione dei congedi straordinari senza paga che non importino aumento di spesa, agli agenti di grado inferiore al 7°;

h) concessioni regolamentari riguardanti biglietti di servizio, buoni-bagaglio, lettere di porto;

i) provvedimenti disciplinari, nei limiti di competenza dell' articolo 48 del Regolamento del Personale;

k) ordinazione, entro i limiti degli stanziamenti stabi-

liti, di lavori di manutenzione ordinari del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati, che non superino ciascuno l'importo di L. 3000, comunicando mensilmente alla Divisione l'elenco di tali lavori eseguiti od ordinati:

l) liquidazione amichevole di vertenze per danni cagionati da interruzioni di strade o corsi d'acqua, o da incendi, quando non sia dubbia la responsabilità dell' Amministrazione, e la indennità di pagarsi non superi la somma di L. 200.

14. Le Sezioni del Mantenimento corrispondono per gli affari di loro competenza oltre che con le proprie Divisioni, colle Sezioni degli altri Servizi, o con le Divisioni Compartimentali del Movimento e della Trazione, quando in queste siano concentrate anche le funzioni delle Sezioni; corrispondono coi magazzini per le scorte del mantenimento.

Gli atti delle Sezioni sono firmati sotto l'indicazione: *L'Ispettore capo del Mantenimento.*

15. I dirigenti dei Riparti sono di massima aggregati allo Ufficio di Sezione, e soltanto eccezionalmente ed in casi speciali, in seguito a disposizioni del Servizio Centrale, possono anche essere distaccati.

16. Nelle Sezioni comprendenti linee esercitate a trazione elettrica, o sulle quali debbansi eseguire impianti di trazione elettrica, potranno essere istituiti speciali Riparti per la manutenzione e per la esecuzione degli impianti di competenza del Servizio del Mantenimento e Sorveglianza.

V. — Disposizioni transitorie.

17. Restano in vigore tutte le disposizioni vigenti, in quanto non siano contrarie al presente Ordine Generale.

Appositi ordini di servizio stabiliranno le date di attuazione delle nuove circoscrizioni delle Divisioni e delle Sezioni e relativo funzionamento.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 5 giugno 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

CIRCOSCRIZIONE

delle Divisioni e delle Sezioni distaccate del mantenimento.

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	*Osservazioni*
Compart. di Torino	Torino	Torino P. N. (e) - Modane (e).	Incluso (i)
		Bussoleno (e) - Susa (i).	Escluso (e)
		Torino P. N. (i) - Trofarello (i).	
		Trofarello (e) - Chieri (i).	
		Torino (Bivio Sangone) - Torre Pellice (i).	
		Bricherasio (e) - Barge (i).	
		Torino P. N. (e) - Chivasso (i).	
		Bivio Zappata - Torino Smistamento (e).	
		Bivio Lagrangia - Torino P. S. (e).	
		Chivasso (e) - Aosta (i).	
	Novara	Chivasso (e) - Santhià (i).	
		Santhià (e) - Romagnano (e).	
		Santhià (e) - Rhò (e).	
		Vignale (e) - Varallo (i).	
		Vignale (e) - Domodossola (e).	
		Mortara (e) - Vignale (i).	
		Romagnano (e) - Arona (e).	
	Asti	Trofarello (e) - Asti (i).	
		Cantalupo (e) - Castagnole (i).	
		Castagnole (e) - Mortara (e).	
		Acqui (e) - Asti (e).	
		Castelrosso (e) - Casal Popolo (e).	
		Casale Monferrato (e) - Vercelli (e).	

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Segue **Compart. di Torino**	Alessandria	Asti (e) - Alessandria (i).	Incluso (i)
		Alessandria (e) - Acqui (i).	Escluso (e)
		S. Giuseppe (e) - Acqui (e).	
		Mortara (i) - Corsico (i).	
		Casale Monferrato (e) - Valenza (e).	
		Vercelli (e) - Cava Carbonara (e).	
		Torreberetti (e) - Pavia (e).	
		Alessandria (e) - Mortara (e).	
	Bra	Trofarello (e) - Carmagnola (i).	
		Castagnole (i) - Cavaliermaggiore (e).	
		Bra (e) - Carmagnola (e).	
		Savona (e) - Bra (e).	
		Ceva (e) - Ormea (i).	
	Cuneo	Carmagnola (e) - Cuneo (i).	
		Savigliano (e) - Saluzzo (e).	
		Cuneo (e) - Vievola (i).	
		Airasca (e) - Cavallermaggiore (e).	
		Moretta (e) - Saluzzo (e).	
		Cuneo (e) - Saluzzo (i).	
		Cuneo (e) - Bastia (e).	
Compart. di Milano	Milano Ovest	Milano C. (i) - Iselle (i).	
		Gallarate (e) - Varese (i).	
		Gallarate (e) - S. Giano (i).	
		Vignale (e) - Arona (i).	
		Oleggio (e) - Pino (e).	
		Milano C. (e) - Chiasso confine Svizzero.	

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	*Osservazioni*
Segue **Comparti-mento di Milano**	*Segue* Milano-Ovest	Milano C. (e) – Rogoredo (i).	Incluso (i)
		Milano S. (i) – Corsico (e).	Escluso (e)
		Rogoredo (e) – Milano S. (e).	
		Bivio Vigevano – Bivio Simonetta.	
		Bivio Simonetta – Bivio Giusolfa.	
		Bivio P. Vittoria – Bivio P. Romana.	
		Bivio Passerella – Bivio Magna.	
		Diramazione Como Lago.	
		Dal km. 67,851 al km. 67,920 della Novara-Arona.	
	Cremona	Cremona (i) – Treviglio (e).	
		Cremona (e) – Codogno (e).	
		Cremona (e) – Mantova (e).	
		Olmeneta (e) – Brescia (e).	
		Parma (e) – S. Zeno (e).	
	Milano-Est	Rogoredo (e) – Parma (e).	
		Milano C. (e) – Treviglio (i).	
		Treviglio (e) – Bergamo (e).	
		Bergamo (i) – Lecco (e).	
		Lecco (e) – Camerlata (e).	
		Ponte S. Pietro (e) – Seregnò (e).	
		Monza (e) – Calolzio (e).	
		Lecco (i) – Colico (e).	
		Colico (i) – Sondrio (i).	
		Colico (e) – Chiavenna (i).	
		Lambrate (e) – Bivio P. Vittoria.	

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Segue **Compart. di Milano**	Verona Ovest	Treviglio (e) – Verona P. N. (e) Rovato (e) – Bergamo (e). Palazzolo (e) – Paratico (i).	Incluso (i) Escluso (e)
Compart. di Venezia	Verona Est	Verona P. N. (e) – Mantova (i). Mantova (e) – Modena (e). Mantova (e) – Cerea (e). Dossobuono (e) – Rovigo (e). Verona P. N. (i) – Vicenza (e). Verona P. N. (e) – Peri–confine austriaco.	
	Udine	Treviso (i) – Udine (e). Udine (e) - Pontebba (i). Udine (i) – Confine illirico–Cormons (e). Portogruaro (i) – Spilimbergo (i). Treviso (e) – Belluno (i).	
	Padova	Mestre (e) – Treviso (e). Mestre (e) - Portogruaro (e). Treviso (e) – Motta di Livenza (i). Vicenza (i) – Mestre (e). Padova (e) – Bassano (i). Vicenza (e) – Treviso (e). Vicenza (e) - Schio (i).	
	Ferrara	Bologna (e) – Padova (e). Legnago (e) – Monselice (e). Rovigo (e) – Chioggia (i).	

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Segue **Compart. di Venezia**	Riparto autonomo di Venezia	Mestre (e) - Km. 2,003 per Udine.	Incluso (i)
		Mestre (i) - Venezia (i).	Escluso (e)
		Stazione marittima di Venezia.	
Comparti-mento di Genova	Genova I	Linee del Porto di Genova.	
		Genova PP. (e) - Spezia (e).	
		Ronco (i) - Genova PP. (i).	
		Succursale dei Giovi bivio Polcevera - Ronco (e).	
		Parco del Campasso e linee di accesso.	
	Genova II	Sampierdarena (e) - Savona (i)	
		Savona (e) - Savona Porto (i).	
		Savona (e) - Ventimiglia (i).	
		Sampierdarena bivio Polcevera - Acqui (e).	
	Voghera	Rogoredo (e) - Voghera (e).	
		Tortona (e) - Novi (e).	
		Alessandria (e) - Piacenza (e).	
		Alessandria (e) - Ronco (e).	
		Bressana (e) - Broni (e).	
		Cava Carbonara (e) - Cava Manara (e).	
		Pavia (e) - Casalpusterlengo (e).	
Comparti-mento di Firenze	Firenze	Firenze S. M. N. (e) - Pisa (e).	
		Firenze S. M. N. (e) - Rifredi (e).	
		Chiusi (i) - Firenze S. M. N. (i).	
		Firenze S. M. N. (e) - Faenza (e).	
		Raccordi fra le linee che si diramano da Firenze.	
		Diramazione per Firenze Porta Prato.	

DIVISIONI	SEZIONI	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	*Osservazioni*
Segue **Compart. di Firenze**	Pistoia	Rifredi (i) - Pracchia (i). Pistoia - Pisa P. N. (e). Lucca - Viareggio (e). Lucca - Bagni di Lucca (i).	Incluso (i) Escluso (e)
	Bologna	Bologna (i) - Parma (e). Bologna bivio Reno - Pracchia (e). Bologna bivio Reno - Poggio Rusco (i). Raccordo Borgo Panigale - Bivio Lavino.	
	Parma	Parma (i) - Vezzano (e). S. Stefano (e) - Sarzana (e). Viareggio (e) - Spezia (i). Diramazione al Porto mercantile di Spezia. Avenza (e) - Carrara (i).	
	Pisa	Grosseto (i) - Pisa C. (e). Pisa C. (e) - Pisa P. N. (i). Pisa P. N. (e) - Viareggio (i). Raccordo linee: Pisa-Spezia e Pisa-Livorno. Pisa C. (i) - Livorno Marittima (i). Livorno S. Marco (e) - Colle Salvetti (e). Cecina (e) - Volterra (i). Campiglia Marittima (e) - Piombino (i).	
	Siena	Montepescali (e) - Asciano (e). Chiusi (e) - Siena-Empoli (e).	

Divisioni	Sezioni	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Comparti-mento di Ancona	Rimini	Bologna (e) - Ancona (i). Diramazione al Porto di Ancona. Castelbolognese (e) - Ravenna (i). Rimini (e) - Ravenna (e). Ravenna (e) Ferrara (e). Lugo (e) - Lavezzola (e).	Incluso (i) Escluso (e)
	Castellam-mare Adriatico	Ancona (e) - Foggia (e). Porto d'Ascoli (e) - Ascoli Piceno (i). Giulianova (e) - Teramo (i).	
	Foligno	Foligno (e) - Terontola (e). Terni (i) - Falconara (e). Fabriano (e) - Urbino (i). Porto Civitanova (e) - Albacina (e).	
	Aquila	Sulmona (e) - Terni (e).	
Comparti-mento di Roma	Roma-Nord	Roma Tuscolana (e) - Grosseto (e). Palo (e) - Ladispoli (i). Diramazione al Porto di Civitavecchia. Pontegalera (e) - Fiumicino (i). Roma S. Paolo (e) - Roma Trastevere (i).	
	Roma-Sud	Roma Termini (e) - Roma Tuscolana (i). Ciampino (e) - Frascati (i) Ciampino (e) - Velletri (e). Velletri (i) - Segni (e). Velletri (e) - Terracina (i).	

DIVISIONI	SEZIONI	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Segue **Compart. di Roma**	*Segue* Roma-Sud	Roccasecca (e) - Avezzano (e). Roma Termini (i) - Cassino (i). Raccordo bivio Mandrione-Roma Tuscolana. Raccordo Roma Tuscolana - Prenestina e Portonaccio	Incluso (i) Escluso (e)
	Roma-Est	Roma Termini (e) - Chiusi (e). Attigliano (e) - Viterbo P. F. (i). Orte (e) - Terni (e). Roma Termini (e) - Avezzano (i). Raccordo Portonaccio - Prenestina. Raccordo Roma Tuscolana - Portonaccio. Raccordo Roma Tuscolana Prenestina.	
	Sulmona	Pescara (e) - Sulmona (i). Avezzano (e) - Sulmona (e). Sulmona (e) - Isernia (i) Isernia (e) - Caianello (e).	
Compart. di Napoli	Napoli-Nord	Casalnuovo (i) - Cassino (e). Sparanise bivio Gaeta - Gaeta (i). Casoria (i) - Benevento (i). Diramazione ai Bagni di Telese.	
	Napoli-Sud	Portici (i) - Salerno (e). Torre Annunziata (e) - Gragnano (i). Diramazione ai porti di Torre Annunziata e Castellamare di Stabia. Nocera (e) - Codola (e). Torre Annunziata (e) - Cancello (e). Cancello (e) - Avellino-Benevento (e). Rocchetta S. Antonio (e) - Avellino (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Segue **Compart. di Napoli**	Napoli centrale	Casalnuovo (e) - Napoli C. (i). Napoli C. (e) - Portici (e). Napoli C. - Napoli Porto (i). Napoli D. (i) - Casoria (e). Diramazione alla Stazione vecchia di Napoli. Raccordo Porto - Linea per Taranto. Allacciamento Scali inferiori di Napoli.	Incluso (i) Escluso (e)
	Salerno	Salerno (e) - Mercato S. Severino (e). Salerno (i) - Potenza Metaponto (e) (*). Sicignano (e) - Lagonegro (i).	
	Foggia	Foggia (e) - Lucera (i). Foggia (e) - Manfredonia (i). Foggia (e) - Benevento (e). Foggia (i) - Barletta (e). Cervaro (e) - Rocchetta-Potenza (e). Rocchetta S. Antonio (e) - Spinazzola (e). Cerignola Campagna (e) - Cerignola città (i). Ofantino (e) - Margherita di Savoia (i).	
	Bari	Barletta (i) - Brindisi (e). Barletta (e) - Spinazzola (e). Spinazzola (i) - Gioia del Colle (e). Bari (e) - Taranto (i).	

(*) Il mantenimento del tratto Metaponto (i) - Taranto (e) - del Compartimento di Napoli, è affidato alla Sezione di Taranto (Compartimento di Reggio Calabria, lunghezza del tratto Km. 39,754).

DIVISIONI	SEZIONI	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	*Osservazioni*
Segue **Compart. di Napoli**	Lecce	Brindisi (i) – Otranto (i). Diramazione al porto di Brindisi. Zollino (e) – Gallipoli (i). Lecce (e) – Francavilla (e). Novoli (e) – Nardò (e). Taranto (e) – Brindisi (e).	Incluso (i) Esclu o (e)
	Campobasso	Termoli (e) – Campobasso Benevento (e). Bivio Bosco Rediole – Carpinone (e).	
Compartimento di Reggio Calabria	Reggio Calabria	Catanzaro M.ma (i) – Reggio C. (i). Catanzaro M.ma (e) – S. Eufemia biforcazione (e). S. Eufemia biforcazione (i) – Reggio C. (e). Reggio C. succursale – Reggio C. porto. Diramazione al Porto di Villa S. Giovanni.	
	Paola	Battipaglia (e) – S. Eufemia biforcazione (e).	
	Taranto	Taranto (e) – Catanzaro M.ma (e). (*) Sibari (e) – Cosenza-Pietrafitta (i).	
Compart. di Palermo	Palermo	Palermo–Marsala–Trapani. Palermo–Termini–Roccapalumba–Aragona Caldare (e) e diramazione al porto di Palermo. Bivio Cerda – Cefalù (i).	

(*) Il tratto Taranto (e) – Metaponto (i) – di Km. 39.754 affidato alla sezione di Taranto appartiene al Compartimento di Napoli.

DIVISIONI	SEZIONI	Linee e tronchi di linee compresi in ciascuna Sezione	Osservazioni
Segue **Compart. di Palermo**	Caltanissetta	Roccapalumba – S. Caterina (i). S. Caterina – Caltanissetta – Canicattì – Aragona Caldare – Porto Empedocle. Canicattì – Licata – Terranova (i) e diramazione al Porto di Licata.	Incluso (i) Escluso (e)
	Messina	Messina-Catania (e) e diramazione al porto di Messina. Messina-Cefalù (e).	
	Catania	Catania-S. Caterina Xirbi (e) e diramazione al porto di Catania. Bicocca-Valsavoia (i) – Caltagirone.	
	Siracusa	Valsavoia (e) – Siracusa e diramazione al porto di Siracusa. Siracusa-Modica-Terranova (e).	

Ordine Generale N. 14.

(SERVIZIO I)

Attivazione delle nuove circoscrizioni delle Direzioni Compartimentali.

DIVISIONI DEL MOVIMENTO E TRAFFICO E SEZIONI DISTACCATE

Col giorno 16 giugno 1908 dovrà essere attivata, nei riguardi del servizio del Movimento e Traffico, la nuova circoscrizione delle Direzioni Compartimentali stabilita col R. Decreto N. 110 del 12 marzo c. a. riportato nel Bollettino N. 16 del 18 aprile successivo, e verrà ad essere così costituita anche la Divisione Movimento Traffico della Direzione Compartimentale di Ancona. Di conformità, si provveda affinchè per quella data sia ultimato il passaggio dall'uno all'altro compartimento delle linee e stazioni a ciascuno assegnate dal Decreto stesso.

Le stazioni però pei versamenti e pei pagamenti, conserveranno temporaneamente l' attuale giurisdizione contabile entrando nella nuova a partire dal 1° luglio prossimo.

Le Divisioni di Movimento e Traffico da tale data funzioneranno di conformità all'Ordine Generale N. 12 del corrente anno, restando inteso che le Divisioni con Sezioni distaccate, durante il periodo di formazione delle Sezioni stesse, provvederanno nei modi previsti nelle disposizioni transitorie dell'Ordine Generale suddetto.

Le Sezioni già formate di Verona, Bologna e Pisa col 16 andante si costituiranno definitivamente colla circoscrizione loro assegnata dall'ordine Generale N. 12, funzionando subito colle attribuzioni e competenze stabilite dal ripetuto Ordine Generale.

Nel tempo istesso che si attiverà la nuova circoscrizione della Divisione Movimento e Traffico di Napoli, si costituiranno pure le Sezioni di Napoli e di Foggia colle linee ad esse assegnate dal nuovo ordinamento: provvisoriamente però,

finchè non sarà costituita la Sezione di Bari, alla Sezione di Napoli rimarrà annesso il tronco Taranto-Brindisi, ed alla Sezione di Foggia le rimanenti linee della detta Sezione di Bari.

A partire dal 1° luglio p. v., a sensi dell'articolo 19 del ripetuto Ordine Generale N. 12, saranno costituite, una a Milano e una a Napoli, le delegazioni della circolazione veicoli in sostituzione delle attuali tre Sezioni Regionali Veicoli.

La Delegazione di Milano avrà giurisdizione sulle linee delle Divisioni di Movimento e Traffico di Torino, Milano, Venezia, Genova e Firenze, la Delegazione di Napoli sulle linee delle Divisioni di Ancona, Roma, Napoli, Reggio C. e Palermo.

DIVISIONI DEL MANTENIMENTO E DIPENDENTI SEZIONI DISTACCATE.

Per il Mantenimento la circoscrizione delle Direzioni Compartimentali stabilita col R. Decreto N. 110 del 12 Marzo 1908, avrà effetto a partire dal 16 giugno 1908 per i Compartimenti di Torino, Genova, Milano, Venezia, Firenze, Reggio Calabria e Palermo, e dal 1° luglio pei Compartimenti di Ancona, Roma e Napoli.

Col 16 giugno la Divisione Mantenimento per il Compartimento di Reggio Calabria comincierà a funzionare con sede provvisoria in Napoli: nel mese di settembre prossimo si trasferirà nella sua sede definitiva a Reggio Calabria.

Col 1° luglio prossimo sarà costituita anche la Divisione del Mantenimento del Compartimento di Ancona.

Dal 1° luglio prossimo le Divisione del Mantenimento dei singoli Compartimenti e le dipendenti Sezioni distaccate, ripartite come è indicato nell'Ordine Generale N. 13-1908 funzioneranno conformemente alle disposizioni contenute nel detto Ordine Generale.

DIVISIONI DELLA TRAZIONE E MATERIALE ROTABILE.

Per la Trazione e le officine restano provvisoriamente in vigore le circoscrizioni attuali, quali risultano dalle carte schematiche allegate all'orario generale 15 novembre 1907.

UFFICI COMPARTIMENTALI DI RAGIONERIA.

Gli attuali uffici di ragioneria avranno, a partire dal 1° luglio prossimo, la giurisdizione contabile sulle nuove circoscrizioni in relazione a quanto viene stabilito col presente Ordine Generale per le Divisioni del Movimento e Traffico e del Mantenimento: per la Trazione, Materiale ed Officine nulla viene variato rispetto alle giurisdizioni attuali.

La Ragioneria della Direzione Compartimentale di Napoli provvederà temporaneamente anche per la Direzione Compartimentale di Reggio Calabria.

UFFICI LEGALI COMPARTIMENTALI.

Col 1° luglio prossimo gli Uffici Legali Compartimentali avranno la giurisdizione delle Direzioni Compartimentali, giusta il citato Reale Decreto del 12 marzo 1908.

Per la Direzione Compartimentale di Reggio Calabria continuerà a provvedere, in via provvisoria, l'Ufficio Legale Compartimentale di Napoli.

UFFICI SANITARI COMPARTIMENTALI.

A partire dal 1° luglio prossimo viene attuata anche per gli Uffici Sanitari Compartimentali la circoscrizione assegnata alle Direzioni Compartimentali dal Decreto Reale N. 110 del 12 marzo 1908, e vengono estese alle linee ex meridionali le norme pel servizio sanitario in vigore per la rimanente parte della Rete dello Stato.

Con la stessa data l'Ispettorato Sanitario di Ancona viene costituito in Ufficio Sanitario Compartimentale alla dipendenza del Servizio Centrale V con la circoscrizione della Direzione Compartimentale di Ancona e l'Ufficio distaccato di Reggio Calabria viene costituito in Ufficio Compartimentale con la circoscrizione rispettiva.

Sono posti alla dipendenza dell'Ufficio Sanitario Compartimentale di Napoli gli Uffici distaccati:

1° *di Foggia* per le linee:

Foggia-Benevento (esclusa), Foggia-Manfredonia, Foggia-Lucera, Foggia-Bari, Cervaro-Rocchetta-Potenza (esclusa), Barletta-Spinazzola, Rocchetta S. Antonio Spinazzola, Termoli-Camponasso - Benevento, Campobasso - Carpinone (escluso), Ofantino-Margherita di Savoia, Cerignola-Cerignola Città.

2° *di Taranto* per le linee:

Taranto-Potenza (esclusa), Taranto-Brindisi, Taranto-Bari (esclusa), Bari-Brindisi-Lecce-Zollino-Gallipoli, Zollino-Otranto, Lecce-Francavilla Fontana, Novoli-Nardò, Gioia del Colle-Spinazzola (esclusa).

Con l'attuazione delle disposizioni di cui al presente Ordine generale, cessano i rapporti degli Uffici di Ancona col Segretariato ex Ferrovie Meridionali di Firenze per tutto quanto concerne i biglietti di servizio.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 5 giugno 1908.

Il Direttore Generale
R BIANCHI

Ordine di Servizio N. 149.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-francese.
(Vedi Ordine di Servizio N. 70-1908).

Nella tariffa diretta italo-francese del 1° gennaio 1907 sono da introdursi le seguenti varianti:

Nomenclatura e classificazione a P. V. (pag. 37-98). — Dalla voce N. 1085/997 « *Masserizie*, ecc. » cancellare nella classificazione estera la doppia indicazione « 4-III·(12) ». Dalla voce N. 1731/368 « *Telai* di carrozze, ecc. » depennare nella classificazione estera l'indicazione della tariffa eccezionale N. 30, § 14.

Tariffa eccezionale N. 8 *P. V.* (pag. 365). — Al Km. 506-§ 1 il prezzo di « 0.665 » va corretto in « 0.965 ».

Tariffa eccezionale N. 30 *P. V.* (pag. 401-438). — Nel § 7, punto 3°, il prezzo da Chambery a Iselle transito e Modane stazione, esposto in « 0.40·» va modificato in « 0.36· ». -Nel § 14, punto primo, la voce « *Telai* di carrozze, ecc. » va così modificata: « *Telai* di carrozze da strade ordinarie, *non montati* sulle ruote, con o senza motore meccanico ». - Al Km. 286, § 14, serie 7ª, il prezzo di « 0.700 » va corretto in « 0.770 ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 150.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico
(Vedi Ordine di Servizio N. 117-1908)

Col 5 giugno 1908 la stazione di Dill-Weissenstein, delle ferrovie Württemberghesi dello Stato, viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 P. V. del servizio suddetto, pel trasporto di Prodotti dell'industria metallurgica dalla Germania all'Italia, coi seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale N. 1

		a	b	c	d	e	f	g
Dill-Weissenstein	Pino	—	5.28	2.78	1.96	—	—	—
	Chiasso	—	5.75	3.06	2.16	—	—	—
	Peri	—	4.33	3.26	2.59	—	—	—

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi sarà da aggiungersi nella detta eccezionale a pag. 469 della tariffa diretta italo-germanica.

In conseguenza di tale ammissione anche le indicazioni relative alla stazione di Dill-Weissenstein esposte a pag. 301

dell'Elenco delle stazioni germaniche dovranno modificarsi come appresso:

Wür	Dill-Weissenstein	Calw (1)	Pino 505	Chiasso 550	Peri 711	Pontebba —

Col 1° uglio 1908 la stazione di « Hamburg H. » modifica la propria denominazione in « Hamburg Hgb ».

Opportuna variante dovrà essere introdotta nella Parte II *B* della tariffa diretta italo-germanica e precisamente nell'elenco delle stazioni germaniche, nelle tariffe generali G. V. e P. V. e in tutte le tariffe eccezionali, dove la detta stazione figura.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 151.

(SERVIZIO VIII)

Biglietti di abbonamento speciali.

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio n. 55-1907 deve essere aggiunta la stazione di Foligno, la quale è stata abilitata alla vendita dei biglietti d'abbonamento speciali della serie VIII.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 152.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 217 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 29-1908).

Col 15 giugno 1908 la Tariffa locale N. 217 P. V. serie *A*, sarà estesa ai trasporti di *graniti e pietre greggie* in partenza dalla stazione di *Iselle* ed in destinazione di *Milano*.

Per conseguenza, nella intestazione della detta serie di Tariffa va aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata Stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 153.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico.
(Vedi Ordine di Servizio N. 139-1908).

Nel 20° supplemento della Tariffa Italo-Germanica, pubblicato il 1° aprile 1908, il prezzo della serie *a* della eccezionale N. 1 P. V. che figura esposto in « 7.12 » per la stazione di *Saarlouis* a pag. 19 del detto supplemento, deve essere rettificato in « 8.12 ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 154.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Belga.
(Vedi Ordine di Servizio N. 127-1908)

L'aggiunta fatta coll'Ordine di Servizio N. 56-1907 nell'ultimo alinea delle disposizioni regolamentari (Allegato 1, pag. 32) annessa alla tariffa diretta, va annullata, poichè secondo il disposto del precedente art. 5 (Disp. compl. 5) tutte le merci nominate nell'allegato 1 sono escluse dal trasporto a grande velocità.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 155.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Ungherese (Via Fiume).
(Vedi Ordine di Servizio N. 103-1908).

Col 1° luglio 1908 verranno ammesse alla Tariffa N. 23 del Servizio diretto Italo-Ungherese, via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ - Fiume, le stazioni di *Galgócz* e *Lipótvár*, coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

	Tariffa N. 23		
	a	*b*	*c*
Galgócz	3.74	3.42	2.87
Lipótvár	3.66	3.34	2.79

I nomi di queste stazioni, coi relativi prezzi, si devono aggiungere a pag. 47 della Tariffa, secondo l'ordine alfabetico, riportandoli inoltre alla pag. 26 colle distanze da Fiume, di km. 678 per Galgócz e di km. 672 per Lipótvár.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 156.

(SERVIZIO IV)

Bollettino del Personale.

Si porta a conoscenza che la pubblicazione del Bollettino *del Personale delle Ferrovie dello Stato,* istituito coll'Ordine di Servizio N. 139-1907, sostituisce quella ora soppressa degli Ordini Generali e relative appendici riguardanti i provvedimenti di personale e vale anche a tutti gli effetti dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907, N. 429.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 157.

(SERVIZIO VII)

Ripartizione ed utilizzazione del materiale, noli, gestione copertoni, attrezzi e statistica percorrenze veicoli e treni.

RIPARTIZIONE FRA LE STAZIONI DELLE CARROZZE, DEI BAGAGLIAI E DEGLI SCALDAPIEDI.

La ripartizione fra le stazioni delle carrozze, dei bagagliai e degli scaldapiedi, è affidata alle Divisioni di Movimento e Traffico, ognuna delle quali vi provvede, nei limiti della propria circoscrizione, mediante il Riparto Veicoli, di cui all'Ordine Generale N. 12-1908.

RIPARTIZIONE FRA LE STAZIONI DEI CARRI, COPERTONI ED ATTREZZI DI CARICO.

Alla ripartizione fra le stazioni dei carri, copertoni ed attrezzi di carico, provvedono direttamente le Divisioni che non hanno Sezioni e le Sezioni distaccate, nei limiti delle proprie circoscrizioni, ognuna mediante i Circoli di Ripartizione, di cui all'Ordine Generale N. 12-1908, sussidiati dai Sotto-Circoli indicati in calce al presente.

UTILIZZAZIONE DEL MATERIALE.

Alla sorveglianza dell'utilizzazione del materiale da parte delle stazioni, provvedono direttamente tanto le Divisioni senza Sezioni, quanto le Sezioni distaccate, a mezzo degli Ispettori di Riparto e dei Controllori del Materiale.

RIPARTIZIONE DEL MATERIALE FRA LE DIVISIONI.

Alla ripartizione dei bagagliai, carrozze e scaldapiedi fra le Divisioni, ed alla ripartizione dei carri, copertoni ed attrezzi di carico fra le Divisioni senza Sezioni e fra le Se-

zioni distaccate, nonchè allo studio e sorveglianza generale sulla utilizzazione di detto materiale, provvede il Servizio Centrale del Movimento e Traffico mediante le due Delegazioni del proprio Ufficio Circolazione Veicoli, di cui all' Ordine di Servizio N. 12-1908, una con sede a Milano, per le Divisioni di Torino, Genova, Milano, Venezia e Firenze; l'altra con sede a Napoli per le Divisioni di Ancona, Roma, Napoli, Reggio Calabria e Palermo.

AZIONE DIRETTA DEL SERVIZIO CENTRALE DEL MOVIMENTO E TRAFFICO.

Il Servizio Centrale del Movimento e Traffico, oltre a provvedere, per mezzo delle due Delegazioni, alla ripartizione ed utilizzazione del materiale, esercita una azione direttiva e di controllo su tutto quanto ha rapporto colla circolazione dei veicoli, trattando direttamente con le Divisioni le questioni relative ai noli per lo scambio del matariale.

Il Servizio Centrale stesso provvede inoltre di sua iniziativa, o dietro proposta delle Divisioni del Movimento e Traffico o delle Delegazioni:

a disciplinare, secondo i casi, l'utilizzazione dei carri appartenenti ad altre Amministrazioni;

a sospendere temporaneamente la fornitura dei carri a determinate categorie di trasporti, su tutta o parte della Rete, per concentrarne un maggior quantativo nei punti ove più occorrono;

a diramare gli ordini per sospendere l'accettazione delle spedizioni per stazioni ingombre;

a ridurre i termini di tempo accordati alle parti per lo scarico delle merci, ed aumentare le tasse di sosta o di deposito nei casi di ritardo.

ATTRIBUZIONI DELLE DELEGAZIONI.

Le Delegazioni oltre che alla ripartizione ed utilizzazione del materiale, provvedono pure direttamente:

a rispondere ai reclami del pubblico, ad esse indirizzati o rimessi per competenza, riflettenti ritardata, insufficiente o mancata fornitura di carri ed attrezzi di carico;

a fornire, occorrendo, alle Divisioni ed alle Sezioni gli

elementi per la trattazione di reclami congeneri indirizzati a queste;

alla compilazione dei prospetti della composizione normale dei treni viaggiatori, ed alla registrazione di determinati gruppi di vetture e treni;

alla revisione dei fogli veicoli, dei fogli di accompagnamento, segnalando ai competenti Uffici le irregolarità riscontrate;

agli studi sul servizio delle merci in collettame;

alla revisione e liquidazione dei premi spettanti al personale per la utilizzazione del materiale ed alla trasmissione degli elenchi di liquidazione alle Divisioni senza Sezione ed alle Sezioni distaccate, che debbono comprenderli nei fogli paga.

Le Delegazioni corrispondono direttamente con le Divisioni e Sezioni distaccate.

GESTIONE COPERTONI ED ATTREZZI DI CARICO. STATISTICA PERCORRENZE.

La Gestione copertoni ed attrezzi di carico, incaricata pure della Statistica percorrenze veicoli e treni, sempre alla dipendenza Ufficio Circolazione veicoli, continuerà ad avere sede in Bologna, mentre, dalla data che sarà successivamente indicata, l'Ufficio predetto tratterà direttamente da Roma le altre quistioni ora assegnate alla Sezione Noli e Servizi Cumulativi di Bologna.

Detta Gestione è incaricata, per l'intiera Rete, della tenuta in evidenza dei copertoni per carri da merce e degli attrezzi di carico, tanto se appartenenti alla Amministrazione, quanto ad altre Ferrovie, passati sulla Rete dello Stato. Tiene pure in evidenza gli attrezzi per trasporti militari della categoria di Esercizio e ne cura il ritorno ai rispettivi depositi; tratta con le Divisioni senza Sezioni e con le Sezioni distaccate le vertenze relative alle avarie, agli smarrimenti ed alla irregolare circolazione del materiale sopra specificato, fino all'accertamento delle responsabilità ed alla applicazione delle penalità e degli addebiti.

Predispone i fabbisogni annui dei copertoni ed attrezzi di carico, e, occorrendo, fa proposte isolate di variazioni.

Compila la statistica delle percorrenze dei treni e dei veicoli.

RIPARTI VEICOLI.

I Riparti Veicoli delle Divisioni di Movimento e Traffico si occupano:

della ripartizione carrozze, bagagliai e scaldapiedi; della composizione dei treni viaggiatori il cui percorso è limitato al Compartimento, del relativo turno del materiale e dei cartelli indicatori; delle proposte per servizi diretti; dei viaggi e trasporti speciali, in quanto non riflettano disposizioni riservate alla Direzione Generale; delle disposizioni, ed eventuali accordi colle altre Divisioni per viaggi e trasporti speciali, che hanno origine dalle proprie linee; del materiale per i trasporti militari; delle statistiche periodiche ed eccezionali del movimento viaggiatori, fatte per treni e per centri più importanti, e del riassunto di quelle compilate dalle Sezioni distaccate, e e delle comunicazioni dei dati medi mensili alla Direzione Generale; degli accertamenti periodici sull'ubicazione dei veicoli nei treni diretti più importanti, e sulla loro frequentazione, fatti per ogni gruppo di carrozze secondo le destinazioni; delle statistiche del carico e del riassunto di quelle compilate dalle Sezioni distaccate, della compilazione del rapporto sulla situazione del materiale da viaggiatori; del ricovero dei veicoli riparandi sui binari di stazione ed eventuale loro spostamento fra Sezioni della Divisione, dandone avviso alla Delegazione Veicoli; degli studi sull'andamento trasporti e sulla utilizzazione in genere dei carri in rapporto agli impianti delle singole stazioni della Divisione, al lavoro delle Squadre trasbordatori, alla indicazione dei dati per la impostazione degli orari nei treni merci riguardanti il servizio di collettame; allo sviluppo del traffico tanto locale quanto di transito.

Nelle Divisioni senza Sezioni distaccate il Riparto Veicoli comprende anche il Circolo di Ripartizione.

CIRCOLI DI RIPARTIZIONE.

I Circoli di Ripartizione oltre che della Ripartizione, propriamente detta, del materiale da merci, si occupano:

della sorveglianza sulle soste di materiale carico e vuoto e dei provvedimenti per rimuoverne le cause; della sorveglianza su tutto il servizio dei trasporti in collettame a G.V. e P.V. e particolarmente sul servizio delle Squadre fisse con manovali trasbordatori; dell'irradiazione dei traffici, ed in modo particolare del movimento delle stazioni più facilmente soggette ad ingombri, del controllo sui lavaggi e disinfezione dei carri, e dell'arredamento e dislocazione dei carri in occasione di ordinari trasporti militari; delle vertenze relative ad avarie, smarrimenti di copertoni ed attrezzi, nonchè di quelle derivanti dall'impiego di carri in condizioni di pulizia non regolari.

Raccolgono inoltre gli elementi per la ripartizione dei premi e per la buona utilizzazione del materiale da trasmettersi alla Delegazione.

DISPOSIZIONI PER IL FUNZIONAMENTO DEI CIRCOLI E SOTTO CIRCOLI DI RIPARTIZIONE.

A partire dal 1° Luglio 1908, le circoscrizioni dei Circoli di Ripartizione dovranno corrispondere a quelle delle Divisioni, senza Sezioni, e delle Sezioni distaccate di Movimento e Traffico, quali risultano dalla tabella allegata all'Ordine Generale N. 12-1908; ed i Circoli delle Divisioni senza Sezioni, nonchè delle Sezioni distaccate, già costituite, passeranno a far parte delle rispettive Divisioni o Sezioni. I rimanenti Circoli passeranno alla loro volta a far parte delle Sezioni di mano in mano che queste si costituiranno, continuando frattanto a dipendere dalle Delegazioni.

Pure dal 1° luglio funzioneranno i Sotto-Circoli.

Il presente Ordine di Servizio abroga e sostituisce quello N. 14-1905.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Sotto-circoli di ripartizione

Sede del Sotto-Circolo	Circoli di Ripartizione	LINEE
Novara. .	Torino II . .	Vercelli (escluso)-Rho (e); Novara-Borgomanero-Domodossola; Romagnano-Arona (e); Novara-Varallo; Novara-Torreberetti (e); Vercelli (e)-Pavia (e); Mortara-Milano P. T. (e).
Udine . .	Venezia . . .	Udine-Pontebba; Udine-Cormons; Udine-Casarsa; Casarsa-Spilimbergo.
Foligno. .	Ancona . . .	Foligno-Fabriano (e); Foligno-Terontola (e); Foligno-Terni; Terni-Sulmona (e).
Sulmona .	Roma . . .	Avezzano (e)-Pescara (e); Sulmona-Isernia-Caianello (e).
Potenza. .	Napoli . . .	Battipaglia (e)-Taranto (e); Sicignano-Lagonegro.
Cotrone. .	Reggio Cal. .	Catanzaro (e)-Metaponto (e); Sibari-Pietrafitta.
Messina. .	Palermo. . .	Messina-Termini Imerese (e); Messina (e)-Catania (e).
Catania. .	Palermo. . .	Catania-Siracusa-Licata (e); Bicocca-S. Caterina Xirbi (e); Valsavoia (e)-Caltagirone.

Ordine di Servizio N. 158.

(Servizio II e IX)

Versamenti alle Casse – Pagamenti – Funzionamento dei Controlli Prodotti.

I.

In relazione alle disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 110, 2 maggio 1908, a cominciare dal versamento dei prodotti del giorno 1° luglio 1908 le Stazioni delle linee passate dall'uno all'altro Compartimento dovranno effettuare l'invio dei loro gruppi alle Casse di competenza, secondo la nuova ripartizione e periodicità dei versamenti stabilite nella tabella annessa al presente Ordine di Servizio.

E' fatta eccezione per le stazioni del Compartimento di Reggio Calabria, che, provvisoriamente e sino a diversa disposizione, spediranno i loro versamenti alla Cassa di Napoli, e per la Stazione di Bologna, che continuerà a consegnare il proprio versamento alla Cassa in luogo, secondo le norme di cui all'Istruzione N. 2-1908.

Per conseguenza, dalla stessa data 1° luglio 1908, per gli Uffici e per tutte le Stazioni della ex Rete Meridionale, e cioè tanto per quelle costituenti il Compartimento di Ancona, quanto per le altre passate a far parte dei Compartimenti di Roma e Napoli, avranno pieno vigore le seguenti Istruzioni o parti di Istruzioni del Servizio Centrale II.

L'Istruzione N. 3-1906 per la esecuzione dei versamenti alle Casse Compartimentali.

Il Capo VIII dell'Istruzione N. 2-1906, colle varianti di cui nell'Istruzione N. 4-1908 pel pagamento degli avventizi.

Il Capo IX dell' Istruzione N. 3-1906 pei pagamenti d'urgenza.

Il Capo X dell'Istruzione N. 2-1906 pel pagamento e la regolarizzazione degli indennizzi, cessando quindi l'uso del Modulo A-121 e di tutte le conseguenti registrazioni.

Il Capo XIII dell'Istruzione N. 2-1906 pel versamento e la regolarizzazione degli introiti fuori traffico.

Il Capo XIV dell'Istruzione N.2-1906 per la contabilità dei

versamenti delle Stazioni, dall'art. 59 al 63, ad eccezione dell'art. 64 soppresso.

Il Capo XXIII dell'Istruzione N. 2-1906 per il servizio di cassa, colle varianti ed aggiunte di cui nelle Istruzioni N. 3-1908 per il pagamento dei pensionati e N. 5 per il pagamento del personale della Trazione.

L'Istruzione N. 15-1906 pei pagamenti d'urgenza per conto dei Magazzini, colla conseguente abrogazione del punto 4 dell'Istruzione N. 6-1907.

L'Istruzione N. 3-1907 per il pagamento e la contabilizzazione delle piccole spese.

Colla adozione, da parte dell'Ufficio Valori della Stazione di Ancona, dei moduli B-160 per la consegna dei gruppi e versamenti alla Cassa di Ancona, rimangono abrogate le norme fin qui vigenti per il concentramento ai transiti dei versamenti per tronco di linea e per l'inoltro dei sacconi raccoglitori, tanto se diretti alla predetta Cassa di Ancona, quanto se destinati alle Casse di Roma e di Napoli.

Restano pure abrogate le *disposizioni transitorie per le Stazioni delle linee ex Meridionali*, a pagina 41 e 42 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio Centrale IX, fermo restando l'obbligo alle Stazioni suddette di rivolgere telegraficamente alla Divisione del Movimento e Traffico, dalla quale dipendono, secondo la nuova giurisdizione, le occorrenti domande di *sovvenzione*, nei casi previsti dall'Art. 49 dell'Istruzione N. 2-1906 del Servizio Centrale II.

II.

Dalla prima ricorrenza quindicinale di luglio p. v. per gli operai a paga quindicinale e dalle competenze del mese di luglio per tutto il restante personale di ruolo, la esecuzione delle paghe sarà assunta da ciascuna Cassa Compartimentale di competenza, per la propria giurisdizione, sotto l'osservanza delle norme di cui nelle Istruzioni N. 2 e 5-1906, N. 4-1907, N. 3 e 5-1908 e in base ad apposito quadro-orario, da pubblicarsi in seguito, ferme stando, fino a contrario ordine, le seguenti eccezioni:

a) il personale di tutti i Servizi, quello di Stazione

compreso, residente a Bologna, continuerà ad essere pagato dalla Cassa in luogo;

b) il personale della Ragioneria Compartimentale di Ancona, ora residente in Firenze, verrà, come pel passato, pagato dalla Cassa Compartimentale di Firenze;

c) sino alla costituzione della Cassa Compartimentale di Reggio Calabria, al pagamento del personale di quella Sede e delle dipendenti linee del Compartimento continuerà, provvisoriamente, ad essere provveduto con pagatori della Cassa di Napoli.

III.

Col 1° luglio 1908 andranno pure in vigore *le norme per la contabilità delle Stazioni*, di cui nelle Istruzioni N. 21 e 22-1907 del Servizio Centrale IX e negli Ordini di Servizio N. 75 e 78-1908.

Dall'istessa data, in applicazione del disposto dell'Ordine Generale N. 27-1906, dovranno organicamente funzionare:

a) il Controllo Prodotti viaggiatori, bagagli, telegrafi, grande e piccola velocità accelerata in *Firenze*, con giurisdizione su tutte le Stazioni continentali. Di esso farà parte un Ufficio di riassunzione per tutte le gestioni delle Stazioni continentali;

b) il Controllo Prodotti piccola velocità a *Torino* con giurisdizione su tutte le Stazioni continentali;

c) il Controllo Prodotti di *Messina* per tutte le gestioni e le Stazioni della Sicilia.

Con eguale decorrenza contabile vengono soppresse le Divisioni Controllo Comune di Firenze e di Torino, che si fondono nei nuovi organismi.

Delle operazioni di stralcio di cui nell'Ordine di Servizio N. 78-1908, si dovranno incaricare:

a) per tutte le stazioni ex Mediterranee, la Divisione Controllo Prodotti di Torino (stralcio);

b) per tutte le stazioni ex Adriatiche ed ex Meridionali, il Controllo Prodotti di Firenze.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

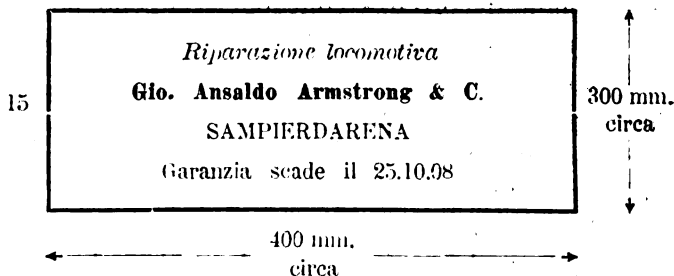
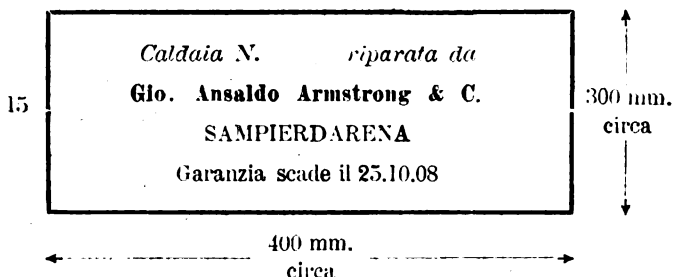
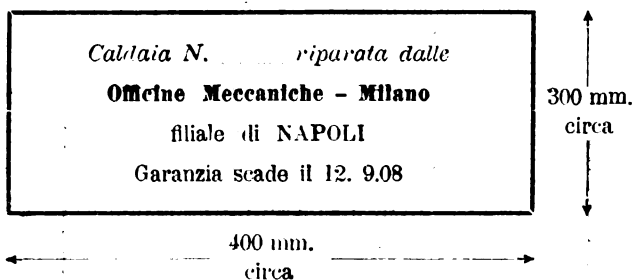
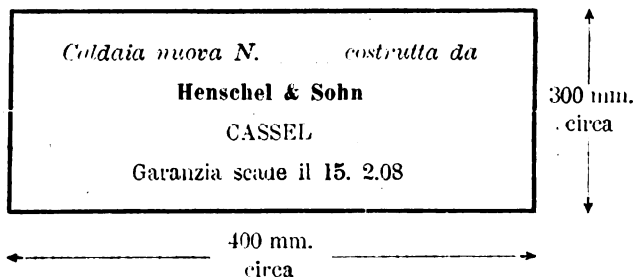
Circolare N. 115.

(SERVIZIO X)

Contrassegni delle locomotive e delle caldaie riparate dall'industria privata.

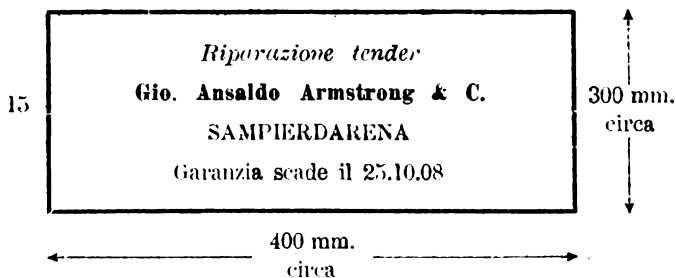
Allo scopo di facilitare ai Depositi di locomotive ed alle Officine di riconoscere in ogni tempo quali, fra le locomotive o caldaie che tengono in servizio o in riparazione, furono riparate dall' Industria privata e se queste si trovavano o non nel periodo di garanzia agli effetti degli eventuali addebiti per avarie loro riscontrate in tale periodo, si è disposto perchè d' ora innanzi tutte le locomotive che sortiranno riparate dall' industria privata portino dipinto in bianco su fondo naturale, sotto il soffitto del tettuccio, entro un rettangolo costituito da un filetto bianco, il nome e la residenza della Ditta che eseguì la riparazione e la data alla quale scade la garanzia, e ciò tanto per la locomotiva che per la caldaia separatamente; per quest'ultima però indicando il rispettivo numero d'ordine.

Ogni locomotiva riparata dall'Industria privata porterà quindi di consueto, dipinto sotto il tettuccio, due diciture, come le seguenti:

per la locomotiva (esclusa la caldaia):

e per la caldaia relativa, se questa venne riparata dalla stessa Ditta che riparò la locomotiva:

oppure se la caldaia venne riparata da altra Ditta:

oppure se la caldaia è nuova:

Può tuttavia riscontrarsi su alcune locomotive una sola dicitura; in questo caso, se esistesse solo quella relativa alla locomotiva, ciò significa che la caldaia non entra nella garanzia, poichè proviene da scorte di magazzino, ove venne versata riparata o costrutta a cura delle officine del-

l' Amministrazione; se esistesse invece soltanto una delle diciture relative alla caldaia, ciò significa che la locomotiva come meccanismo, telaio e accessori non entra nella garanzia, ma soltanto la caldaia, perchè trattasi di locomotiva riparata dalle officine dell' Amministrazione sulla quale venne montata una caldaia riparata o costrutta dall'industria privata.

Le locomotive riparate dalle officine dell'Amministrazione, munite di caldaia riparata o costrutta nelle officine stesse, non portano alcuna indicazione di garanzia.

Anche i tender riparati dall' industria privata porteranno dipinta in bianco una dicitura analoga a quella delle locomotive, ma applicata sull' angolo inferiore destro della testata posteriore della cassa d'acqua o della cassa attrezzi, in prossimità del respingente piatto, cioè una dicitura come la seguente:

Se tale dicitura mancasse, si intende che il tender corrispondente non è sottoposto a garanzia.

Nelle locomotive-tender la dicitura suddetta non sarà applicata, intendendosi che la garanzia relativa alle casse d'acqua e organi relativi è conglobata in quella della locomotiva.

Le sopraindicate date di scadenza delle garanzie, tanto per le locomotive, che per le caldaie e per tender, saranno riportate anche sui moduli *L*-8 in apposita annotazione.

Nulla è innovato del resto su quanto è indicato al riguardo nella istruzione di servizio n. 3-1906.

Quanto sopra riguarda, ripetesi, le locomotive ed i tender riparati dall'industria privata, nonchè quelle riparate nelle officine dell'amministrazione, quando vi siano state applicate caldaie riparate o costrutte dall' industria privata; non riguarda le locomotive nuove nè le parti di queste, per le quali valgono le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio n. 65-1908 § 6 di questa Direzione generale, cioè ogni locomotiva nuova è munita di cartellini smaltati applicati nell'interno della cabina o sulla fronte posteriore della caldaia, sui quali sono riportate le scadenze delle garanzie, con tutte le altre indicazioni relative.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Date dei versamenti

I. — I versamenti debbono essere fatti alle rispettive Casse compartimentali, salvo le eccezioni di cui è cenno al punto I del presente Ordine di Servizio.

II. — Le stazioni che, nella colonna 2, sono distinte con la lettera:

A — dovranno effettuare il versamento ogni giorno.

B — dovranno effettuare il versamento ogni *due* giorni, per il periodo immediatamente precedente, e precisamente ai 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29 ed ultimo del mese.

C — dovranno effettuare il versamento ogni *due* giorni e precisamente ai 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28 ed ultimo del mese.

D — dovranno effettuare il versamento ogni *cinque* giorni, e cioè ai 5, 10, 15, 20, 25 ed ultimo del mese.

E — dovranno effettuare il versamento ogni *cinque* giorni, e cioè ai 6, 11, 16, 21, 26 ed ultimo del mese.

F — dovranno effettuare il versamento *quattro* volte al mese, e cioè nei giorni 7, 15, 22 ed ultimo del mese.

Sempre pei periodi immediatamente antecedenti.

III. — Le stazioni ed agenzie ammesse ad effettuare il versamento a periodi diversi dai precedenti, hanno, nella colonna 2, la indicazione delle rispettive date; avvertendo che la data 31 sta a rappresentare l'ultimo giorno del mese.

Roma, giugno 1908 - Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Compartimento di Torino.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Abbiategrasso	A	Beaulard	D	Calciavacca	F
Acqui	A	Beinette	B	Caltignaga	F
Agliano Castelnuovo Calcea	B	Bergamasco	E	Caluso	B
		Bianzè	D	Cambiano Santena	C
Airasca	D	Bibiana	C	Campiglione Fenile	E
Alba	A	Bistagno	B	Candia Canavese	F
Alessandria	A	Borgofranco Ivrea	E	Candia Lomellina	D
Alessandria Agenzia	A	Borgo Lavezzaro	C	Candiolo	E
Alice Belcolle	E	Borgomanero	A	Canelli	A
Alpignano	C	Borgone	B	Cantalupo Castellazzo	B
Annone	D	Borgoratto	F	Carisio	E
Aosta	A	Borgo S. Dalmazzo	C	Carmagnola	C
Arnaz	F	Borgo S. Martino	D	Carrù	B
Asigliano	B	Borgosesia	B	Casale Monferrato	A
Asti	A	Borgo Vercelli	E	Casale Popolo	C
Avigliana	A	Boves	D	Cassine	B
		Bra	A	Castagnole Lanze	C
		Brandizzo	C	Castelalfero	B
		Bricherasio	E	Castel d'Agogna	F
Bagnasco	C	Briona	F	Castellaro	F
Bagnolo Piemonte	E	Bruno	D	Castellino Tanaro	D
Baldichieri Tigliole	D	Buronzo	E	Castelnuovo Belbo	E
Balzola	E	Busca	B	Castelrosso	F
Balzola Martinetta	D	Bussoleno	A	Cava Carbonara	D
Bandito	F			Cavallerleone	F
Bardonecchia	B			Cavallermaggiore	C
Barge	C	Cairo Montenotte	C	Cengio	B
Bastia Mondovì	E	Calamandrana	D	Centallo	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Cercenasco	F
Cervignasco	F
Ceva	A
Chambave	E
Chatillon	B
Cherasco	C
Chieri	A
Chiomonte	D
Chivasso	A
Civalleri Canale	F
Collegno	A
Comignago	E
Condove	B
Corsico	C
Costigliole d'Asti	B
Costigliole (Motta di)	D
Costigliole Saluzzo	C
Crescentino	B
Cressa Fontaneto	C
Crusinallo	B
Cuneo	A
Cureggio	E
Dego	D
Donnaz	C
Fara	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Farigliano	C
Felizzano	B
Ferrania	E
Ferrera Lomellina	D
Fontanetto Po	E
Fossano	A
Gaggiano	C
Gamalero	D
Gambolò Remondò	F
Garessio	B
Garlasco	C
Gattinara	B
Ghemme	C
Giarole	E
Gozzano	B
Gravellona Toce	C
Grignasco	B
Groppello Cairoli	C
Hône Bard	D
Incisa Belbo	B
Isola d'Asti	E
Ivrea	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Lagnasco	D
Limone	C
Livorno Vercellese	B
Lomello	C
Luserna S. Giovanni	B
Maddalene	F
Madonna del Pilone	F
Madonna della Scala	F
Magenta	E
Manta	F
Margarita	F
Meana	D
Mede Lomellina	C
Merana	F
Mercenasco	F
Modane	A
Molini d'Isola	F
Mombaldone	F
Mombaruzzo	B
Momo	E
Moncalieri	D
Moncalvo	A
Monchiero Dogliani	C
Mondovi	A
Mongardino	E
Montalto Dora	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Montanaro	C
Montechiaro Denice	D
Montegrosso	B
Monticello Alba	E
Montjovet	F
Morano Po	C
Moretta	D
Mortara	A
Mussotto	B
Narzole	C
Neive	B
Nichellino	F
Nicorvo	E
Niella	D
Nizza Monferrato	A
None	C
Novara	A
Nucetto	E
Nus	B
Olevano	D
Omegna	C
Ormea	B
Ornavasso	E
Orta Miasino	C
Oulx	B
Oviglio	D
Ozzano Monferrato	C
Palazzolo Vercellese	E
Palestro	D
Penango	F
Pertengo	B
Pessione	E
Pettenasco	D
Piana	E
Pianfei	D
Piedimulera	C
Pieve Albignola	F
Pievetta	F
Pinerolo	A
Piscina	B
Pogliola	E
Ponti	D
Pont S. Martin	C
Ponzana	E
Porta Comaro	D
Pratosesia	F
Priola	E
Quarona	B
Quart Villefranche	D
Quincinetto	E
Racconigi	A
Riva di Pinerolo	F
Rive	F
Roasenda	D
Robilante	E
Robbio	C
Rocca de' Baldi	F
Roccapietra	F
Roccavione	D
Rocchetta di Cairo	F
Rocchetta Tanaro	B
Rodallo	F
Romagnano Sesia	A
Rosta	F
S. Ambrogio	C
S. Antonio di Susa	B
S. Benigno al Grana	F
S. Damiano d'Asti	A
S. Germano Vercellese	C
S. Giorgio Casale	D
S. Giuseppe di Cairo	B
S. Marcel	E
S. Marzanotto	D

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
S. Marzanotto Rivi . .	E	Strevi	B	Valle Lomellina . . .	B
S. Silvestro	F	Suno	F	Valmadonna	D
S. Stefano Belbo . .	C	Susa	A	Vanzone Isolella . . .	F
S. Vincent	B			Varallo Sesia	A
S. Vittoria	C	Tarantasca	F	Vercelli	A
Salbertrand	D	Tavagnasco Settimo V.	E	Vernante	E
Sale Langhe	E	Terranova	D	Verolengo	D
Saliceto	B	Terzo	E	Verrès	
Saluggia	D	Tonco Alfiano . . .	C	Verzuolo	B
Saluzzo	A	Torino Agenzia Cook	5.15	Vespolate	E
Sanfrè	E	Torino Agenzia di Città	A	Vigevano	A
Sangone	C	Torino Biglietteria militare	B	Vievola	C
Sannazzaro dei Burgondi	B	Torino Dora	A	Vigliano d'Asti . . .	F
Santhià	A	Torino P. Nuova . .	A	Vignale Novarese . .	D
Santuario di Savona .	D	Torino P. Susa . . .	A	Vigone	B
Sartirana	C	Torrazza di Verolengo	D	Villadossola	A
Savigliano	A	Torreberetti	C	Villafalletto	E
Savona Letimbro . .	A	Torre Pellice	B	Villafranca d'Asti . .	C
Savona Marittima . .	A	Torre S. Giorgio . .	F	Villafranca Piemonte .	B
Scalenghe	E	Trappa	E	Villanova d'Ardenghi .	F
Sella - posto telegrafico	D	Trecate	C	Villanova d'Asti . . .	C
Serralunga Cereseto .	B	Trino Vercellese . .	B	Villanova Solaro . .	D
Settimo Torinese . .	A	Trofarello	D	Villastellone	B
Sezzè	E	Tromello	C	Vinzaglio Torrione . .	F
Sizzano	F	Tronzano	E	Vittuone	C
Solero	D			Vogogna	E
Sommariva del Bosco	C				
Spigno	B	Valduggia	F		
Strambino	C	Valenza	A	Zinasco	D

Compartimento di Milano

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Abbadia	F
Acquanegra Cremonese	E
Albate Camerlata	F
Albate Trecallo	F
Albizzate	B
Alseno	D
Anzano del Parco	E
Arcore	B
Ardenno Masino	F
Arona	A
Asola	D
Bagnolo Mella	E
Baveno	C
Belgirate	D
Bellano	B
Bellinzago	F
Bergamo	A
Besnate	E
Besozzo	C
Beura	D
Borgo S. Donnino	A
Borgosatollo	F
Borgoticino	E
Bozzolo	C
Brenna Alzate	F
Brescia	A
Brescia Angenzia Città	F
Busto Arsizio	A
Cadeo	F
Calcio	D
Calolzio Olginate	B
Calusco	C
Calvisano	F
Camnago	B
Canneto sull'Oglio	F
Cantù	C
Cantù Asnago	B
Capriolo	F
Caravaggio	C
Carimate	E
Casalbuttano	B
Casaletto-Vaprio	F
Casalmaggiore	C
Casalpusterlengo	B
Casletto Rogeno	F
Cassano d'Adda	A
Castelguelfo	C
Castelleone	B
Castelletto Ticino	C
Castellucchio	B
Calstelnuovo di Verona	C
Cavaria Oggiona	D
Cava Tigozzi	F
Cernusco-Merate	B
Chiari	A
Chiasso	A
Chiasso Ag. Doganale	A
Chiavenna	A
Chiavenna Hôtel Conradi	F
Cisano Bergamasco	B
Coccaglio	F
Codogno	A
Colico	C
Colorno	B
Como Lago	A
Como San Giovanni	A
Cosio Traona	F
Crema	A
Cremona	A
Crugnola Cimbro	E
Cucciago	D
Cuzzago	F
Delebio	F
Dervio	F

STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2	1	2	1	2
Desenzano	A	Lesmo	F	Milano Centrale	A
Desio	C	Lierna	F	Milano Celeri	A
Domodossola	A	Limito	B	Milano Lambrate	A
Dorio	F	Lissone Muggio	A	Milano Dir. Compar.	C
		Lodi	A	Milano Hôtel Cavour	15.31
		Lonato	C	Milano Hôtel Ville	15.31
Fiorenzuola d'Arda	A	Luino	A	Milano Palace Hôtel	15.31
Fiumelatte	F	Luino Ag. Doganale	15.31	Milano Porta Garibaldi	A
				Milano Porta Romana	A
				Milano Porta Sempione	A
				Milano Porta Ticinese	A
Gallarate	A	Macherio	B	Mojana	F
Gazzada	B	Maggianico	F	Molteno	E
Gazzo-Pieve S. Giacomo	E	Mandello Tonzanico	D	Montirone	F
Ghedi	F	Manerbio	C	Monza	A
Gorlago	C	Mapello Ambivere	E	Morbegno	C
Grumello del Monte	B	Marcaria	D	Morengo	F
		Meina	B	Musocco	F
		Melegnano	C		
Ispra	C	Melzo	A		
Iselle	F	Mergozzo	E	Novate Mezzola	F
		Merone Ponte Nuovo	B		
		Milano Agenzia Città	B	Oggiono	B
		Milano Agenzia Cook	5.15	Olcio	F
Laveno Mombello	A	Milano Agenzia Gondrand G. V. E.	A	Oleggio	A
Lecco	A	Milano Ag. Sommariva	D	Olgiate Molgora	C
Leggiuno Monvalle	B			Olmeneta	D
Legnano	A	Milano Agenzie Doganali	15.31	Osnago	F
Lesa	C	Milano Ag. W. Lits	A	Ospitaletto Bresciano	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Paderno d'Adda	E	Rogoredo	A	Tavazzano	
Palazzolo sull'Oglio	A	Romano di Lombardia	A	Ternate-Varano	C
Pallanza Fondo Toce	C	Rovato	B	Terno	F
Parabiago	B			Torre de' Picenardi	F
Paratico	A			Torrile S. Polo	
Perledo Varenna	D	Sala al Barro-Galliate	F	Treviglio	A
Peschiera	C	Samolaco	F		
Piacenza	A	S. Giano	F		
Piadena	B	S. Giovanni in Croce	C		
Piona	F	S. Martino della Battaglia			
Pizzighettone	C			Usmate Carnate	B
Pombia	E	S. Pietro Berbenno			
Pontenure	F	S. Stefano al Corno	F		
Ponte S. Marco	F	S. Zeno-Folzano	F		
Ponte S. Pietro Locate	B	Secugnago	B		
Pontida	F	Seregno	A		
Porto Valtravaglia	C	Seriate	C	Valmadrera	C
Porto Varalpombia	D	Sesto Calende	A	Vanzago	B
Preglia	F	Sesto S. Giovanni	A	Varallo Pombia	E
Premosello	B	Sommacampagna	F	Varese	A
		Somma Lombardo	B	Varzo	
		Sondrio	A	Verdello	C
		Sondrio Hotel de la Poste	F	Vergiate	B
		Soresina	C	Verola Nuova	C
Remedello sopra	F	Stresa	B	Viadana Bresciana	F
Remedello sotto	F			Vidalengo	F
Rezzato	A			Villetta Malagnino	F
Rho	A			Visano	A
Robecco-Pontevico	C	Taino Angera	E	Vogogna (Fermata)	A

Compartimento di Genova

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acquasanta	D	Campoligure	B	Genova Bigliet. militare	B
Alassio	A	Casteggio	A	Genova Principe	A
Albenga	B	Castel S. Giovanni	A	Genova P. B.	A
Albissola Capo	C	Cava Manara	E	Genova P. C.	C
Andora	E	Cavi	F	Genova Porto	A
Arena Po	D	Celle	C	Genova P. P.	A
Arenzano	B	Ceriale	B	Genova Uffici abbon.ti	E
Arquata	C	Certosa	D	Granara	D
		Cervo	E		
		Chiavari	A		
Barbianello	E	Chignolo Po	C	Isola del Cantone	E
Bergeggi	F	Cogoleto	B		
Belgioioso	D	Corniglia	D		
Bogliasco	F	Cornigliano Ligure	F	Laigueglia	D
Bolzaneto	A	Corteolona	C	Lavagna	B
Bonassola	E			Levanto	C
Bordighera	A			Loano	B
Borghetto S. Spirito	F	Deiva Marina	E	Locate Triulzi	C
Borgio Verezzi	D	Diano Marina	B	Lungavilla	B
Borzoli	E				
Bressana Bottarone	D				
Bressana d'Argine	B	Finalmarina	A	Manarola	F
Broni	A	Framura	D	Mele	E
Busalla	A	Frugarolo	C	Mignanego	E
				Miradolo	F
				Molare	C
Camogli	C	Genova Ag. Gondrand	A	Moneglia	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Monterosso	B	Quinto al Mare	B	Serravalle Scrivia	A
Motta S. Damiano	D			Sestri Levante	A
				Sestri Ponente	A
				Sori	B
Nervi	A	Rapallo	A	Spinetta	E
Noli	C	Recco	A	Spotorno	D
Novi Ligure	A	Riomaggiore	C	Stradella	A
		Rivalta Scrivia	F	Sturla	F
		Riva Trigoso	B		
Oneglia	E	Rivarolo Ligure	A		
Ospedaletti Ligure	B	Ronco Scrivia	C		
Ospedaletto Lodigiano	D	Rossiglione	B	Taggia	C
Ovada	A	Rottofreno	C	Tortona	A
Pavia	A				
Pegli	A	S. Benigno di Genova	A	Vado Ligure	B
Pietraligure	C	S. Giuletta	E	Vallecrosia	E
Pieve di Sori	E	S. Giuliano Piemonte	D	Varazze	A
Pinarolo Po	D	S. Lorenzo Mare	F	Varigotti Finalpia	D
Pontecurone	B	S. Limbania	A	Ventimiglia	A
Pontedecimo	A	S. Margherita Ligure	A	Vernazza	F
Porto Maurizio	A	S. Nicolò	E	Villamaggiore	E
Pozzolo Formigaro	C	S. Pier d'Arena	A	Visone	D
Pra	A	S. Pier d'Arena fermate	A	Voghera	A
Prasco Cremolino	E	S. Quirico	D	Voltri	A
		S. Remo	A		
		S. Stefano Riva Ligure	E		
Quarto	D	Sarmato	D	Zoagli	E

Compartimento di Venezia.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Abano Bagni	F	Carpi	A	Domegliara	B
Adria	A	Casarsa	A	Dossobuono.	F
Ala.	A	Castagnaro	F	Dueville	E
Ala Agenzia doganale .	F	Castel d'Ario	E		
Alano Fener Valdobb.ne	B	Castelfranco Veneto .	A		
Albaredo.	D	Castelmaggiore . . .	D	Este	C
Arquà Polesine . . .	E	Cavanella d'Adige . .	F		
		Cavazzale	E		
		Ceggia	D	Fagarè	D
		Ceraino	F	Fanzolo	E
Badia Polesine . . .	A	Cerea.	C	Feltre	A
Baricetta.	F	Ceregnano	F	Ferrara	A
Bassano	A	Cesio Busche	E	Fontaniva	D
Battaglia.	C	Chioggia.	B	Fossetta	F
Belluno	A	Chiusaforte	D	Fratta Polesine . . .	B
Bevilacqua	F	Cittadella	A		
Bonferraro	F	Codroipo.	A		
Borgoforte	F	Conegliano	A		
Bovolone	D	Cormons	C	Galliera	D
Brondolo.	F	Cornuda	B	Gazzo di Bigarello . .	F
Buttrio in Piano . . .	F	Corticella	F	Gemona-Ospedaletto .	A
		Costa di Rovigo . . .	F	Gonzaga-Reggiolo . .	C
				Gorgo	E
Caldiero	B				
Campodarsego. . . .	E				
Camposampiero . . .	D	Dogna	F	Isola della Scala . . .	B
Carmignano di Brenta.	A	Dolo	C	Istrana	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Lama	D	Oderzo	B	Quero-Vass.	F
Lancenigo	F	Ospedaletto Euganeo	F		
Legnago	A				
Lendinara	B			Reana del Roiale	F
Lerino	F			Resiutta	D
Lisiera	F			Rolo Novi di Modena	C
Lonigo	A	Paese	D	Rosà	E
Loreo	C	Padova	A	Rosolina	F
		Padova Agenzia M.	A	Rossano Veneto	D
		Parona all'Adige	C	Roverbella	E
Magnano Artegna	B	Pasian Schiavonesco	B	Rovigo	A
Mantova	A	Paviole	F		
Marano	C	Pederobba Molinetto	F		
Meolo	E	Peri	C		
Mestre	A	Pescantina	F	Sacile	A
Mestrino	F	Pianzano	E	Saletto	F
Moggio Udinese	B	Poggio Renatico	B	Sambonifacio	B
Mogliano Veneto	C	Pojana	C	Sanguinetto	E
Monselice	B	Polesella	B	S. Antonio Mantovano	C
Montagnana	C	Pontebba	A	S. Biagio di Callalta	F
Montebello Vicentino	B	Pontebba Agenzia dog.	F	S. Donà di Piave	B
Montebelluna	C	Ponte Borgoforte	F	S. Elena	C
Montegrotto	F	Ponte di Brenta	F	S. Giorgio della Richinv.	F
Motta di Livenza	B	Ponte di Piave	C	S. Giorgio di Piano	B
Mozzecane	F	Pontelagoscuro	A	S. Giorgio delle Pertiche	D
		Pordenone	A	S. Giovanni Manzano	F
		Portogruaro	B	S. Giustina	E
		Postioma	F	S. Maria Maddalena	F
Nogara	C	Preganziol	F	S. Martino Buonalbergo	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
S. Martino di Lupari	F	Tavernelle Vicentino	A	Venezia Hotel Danieli	C
S. Michele del Quarto	F	Thiene	A	Venezia S. Basilio	A
S. Pietro in Casale	A	Trevignano Signoressa	F	Venzone	F
S. Pietro in Gù	E	Treviso	A	Verona Porta Nuova	A
S. Stino di Livenza	F	Tricesimo	D	Verona Porta Vescovo	A
S. Vito al Tagliamento	C			Verona Agenzia di Città	B
Schio	A			Verona Agenzia doganale	A
Sedico Bribano	B				
Sesto-Cordovado	D	Udine	A	Vicenza	A
Soliera	F	Udine Agenzia doganale	F	Vicodarzere	A
Spilimbergo	A			Vigasio	F
Spresiano	C			Villa Bartolomea	F
Stanghella	E	Vago Zevio	F	Villa del Conte	E
Stazione per la Carnia	A	Valvasone	F	Villafranca di Verona	C
Susegana	B	Venezia	A		
Suzzara	C	Venezia Marittima	A		
		Venezia Agenzia Cook	5.15		
		Venezia Agenzia Rialto	A		
Tarcento	B	Venezia Agenzia San Marco	A		

Compartimento di Firenze.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Altopascio	B
Arbia	D
Arcola	E
Arezzo	A
Asciano	D
Aulla	C
Avenza	A
Bagni della Porretta	B
Bagni di Lucca	C
Bagni di Montecatini	B
Bagni di S. Giuliano	C
Berceto	E
Bibbona	F
Bolgheri	F
Borgo a Buggiano	B
Borgo a Mozzano	C
Borgo Panigale	B
Borgo S. Lorenzo	C
Borgotaro	B
Brisighella	D
Buccine	F
Bologna	A
Bologna Agenzia Città	F
Bologna Biglietteria Militare	C
Caldine	F
Calenzano	F
Campiglia Marittima	A
Camposanto	E
Caprigliola Alb	B
Carmignano	C
Carrara	B
Casalecchio di Reno	F
Cascina	C
Casino di Terra	D
Castagneto Marittimo	B
Castelfiorentino	A
Castelfranco d'Emilia	A
Castellina in Chianti	E
Castello	F
Castelnuovo Berardenga	D
Castiglion del Lago	E
Castiglion Fiorentino	C
Cecina	A
Certaldo	B
Chianciano	D
Chiusi	B
Citerna	E
Colle Salvetti	C
Collecchio	B
Compiobbi	F
Corbezzi	F
Cortona	C
Crespino	F
Crevalcore	B
Diecimo Pescaglia	F
Empoli	A
Faenza	A
Fantino Palazzuolo	F
Fauglia	C
Figline	B
Filattiera	D
Firenze S. M. N.	A
Firenze P. Prato	A
Firenze Campo di Marte	A
Firenze Controllo Prodotti	F
Firenze Agenzia Città	C
Firenze Agenzia Cook	5.15
Firenze Agenzia Humbert	A
Fognano	F
Follonica	A

STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2
Fornello	F
Fornovo di Taro	B
Frassineto	F
Gavorrano	C
Giuncarico	B
Granaiolo	C
Grondola Guinadi	F
Grosseto	A
Incisa Valdarno	B
Indicatore	F
La Rotta	D
Laterina	F
Lavino	E
Livorno Marittima	A
Livorno S. Marco	A
Lucca	A
Lucignano	C
Luni	F
Lesignano di Palmia	D
Licciana Terrarossa	F
Marradi	B
Marzabotto	C
Massa	A
Massarossa	E
Migliarino	D
Mirandola	A
Modena	E
Molino del Pallone	F
Montale Agliana	B
Monte Amiata	A
Monte Antico	D
Montecarlo S. Salvatore	F
Montelupo	C
Montorsoli	F
Montepescali	D
Montepulciano	A
Montevarchi	C
Navacchio	E
Nozzano	D
Orciano	D
Ostia	E
Ozzano	F
Paganico	B
Panicaglia	F
Panicale	D
Parma	A
Pescia	A
Piaggione	E
Pietrasanta	A
Pieve Monsummano	C
Piombino	A
Pioppe di Salvaro	D
Pisa Centrale	A
Pisa P. Fiorentina	B
Pisa P. N.	C
Pistoia	A
Piteccio	F
Poggibonsi	A
Poggio all'Agnello	E
Poggio Rusco	B
Pontassieve	C
Ponte a Elsa	B
Ponte a Moriano	C
Ponte Ginori	F
Pontedera	A
Ponticino	F
Pontremoli	A
Porcari	F
Porto Vecchio Piombino	A
Pracchia	A
Prato	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Rapolano	D	S. Giovanni Valdarno	A	Sticciano	E
Reggio Emilia	A	S. Ilario d'Enza	C		
Rifredi	D	S. Martino in Gattara	F		
Rignano sull'Arno	C	S. Miniato Fucecchio	C		
Rigoli	F	S. Piero a Sieve	B	Tassignano	A
Riola	E	S. Piero a Vico	C	Tavernelle d'Emilia	D
Ripafratta	F	S. Luce	D	Terontola	B
Riparbella	B	S. Romano-Montopoli	B	Torre del Lago	E
Roccastrada	C	S. Stefano di Magra	F	Torrenieri Montalcino	C
Ronta	F	S. Vincenzo	C	Torrita	B
Rosignano-Castellina	B	Samoggia	B		
Rubiera	C	Sarzana	A		
		Sasso	C	Vada	C
		Scarlino	E	Vaglia	D
		Serravalle Pistolese	F	Valmozzola	F
S. Angelo Cinigiano	B	Serravezza	A	Vaioni	F
S. Cassiano	F	Sesto Fiorentino	B	Vergato	B
S. Ellero	F	Sieci	D	Vezzano	E
S. Donnino	C	Siena	A	Viareggio	A
S. Felice sul Panaro	B	Signa	A	Vicofertile	C
S. Frediano a Settimo	F	Sinalunga	C	Vignale-Riotorto	D
S. Giovanni d'Asso	E	Solignano	E	Villafranca Bagnone	B
S. Giovanni in Persiceto	C	Spezia	A	Volterra	A

Compartimento di Roma.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Aielli	F	Cansano	E	Civita Castellana	C
Alanno	D	Capalbio	D	Civita Lavinia	E
Albegna	B	Capistrello	C	Civitavecchia	A
Alberese	E	Cappelle-Maliano	B	Civitella Roveto	D
Alfedena Scontrone	C	Capriati al Volturno	B	Cocullo	F
Allerona	F	Carovilli Agnone	B	Collarmele	F
Alviano	F	Carpinone	C	Colli	F
Anagni	A	Carrito-Ortona	F	Cori	B
Anversa-Scanno	E	Carsoli	B	Corneto	C
Aquino Castrocielo Pon.	B	Cassino	A		
Arce	C	Castel di Sangro	C		
Arpino	B	Castel Madama	F		
Arsoli	D	Castiglione Teverina	D	Fara Sabina	B
Artena Valmontone	C	Ceccano	A	Ferentino-Supino	C
Attigliano	B	Cecchina	B	Ficulle	B
Avezzano	A	Celano	C	Fiumicino	C
		Ceprano	A	Fontana Liri	F
		Cerchio	E	Frascati	A
		Cervara di Roma	F	Frosinone	A
Bagni	F	Chiarone	D	Furbara	D
Balsorano	E	Chieti	A		
Bassano Teverina	F	Chiusi	B		
Bugnara	F	Ciampino	D		
Bussi	B	Cineto Romano	E	Gallese	E
		Cisterna	D	Giulianello-Roccamass.	D
		Città della Pieve	E	Goriano Sicoli	F
Campo di Giove	D	Civita d'Antino Morino	D	Grotte S. Stefano	F

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Isernia	A
Isola Liri	B
Isoletta	C
Labico	F
Ladispoli	E
Lunghezza	F
Maccarese	E
Magliana	D
Mandela	F
Manoppello	D
Montalto di Castro	B
Monte Celio S. Angelo	C
Monte Compatri Colonna	E
Montefiascone	D
Montenero Valcocchiara	C
Monteroduni Macchia	D
Monterotondo	C
Morolo	E
Narni	B
Nera Montoro	F
Norma Ninfa	F
Ontanese	D
Orbetello	A
Orte	C
Orvieto	A
Palena	B
Palestrina	C
Palidoro	E
Palo	B
Palombara Marcellina	D
Pavona	F
Pentina	C
Pereto	F
Pesche	B
Pescina	C
Pescolanciano Chianci	C
Pettoranello	D
Pettorano sul Gizio	C
Piperno	B
Poli Castro	C
Poggio Mirteto	B
Ponte Galera	C
Popoli	B
Portonaccio	F
Pratola Peligna	C
Presenzano	E
Prezza	F
Riofreddo	F
Rispescia	E
Rivisondoli-Pescocost.	B
Roccaraso	D
Rocca Ravindola	C
Roccasecca	A
Roma Agenzia Città	A
Roma Agenzia Chiari Sommariva	C
Roma Ag. Cook Combinabili	5.15
Roma Ag. Cook P. Spagna	5.15
Roma Ag. Cook P. T.	5.15
Roma Agenzia Internazionale Viaggi	A
Roma Agenzia Roesler Franz	D
Roma Biglietteria milit.	B
Roma Impresa Carfagnini	E
Roma Porta Maggiore	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Roma S. Paolo . . .	A	Segni Paliano. . . .	A	Vastogirardi	E
Roma Soc. R. T. P. Venezia	D	Sermoneta-Bassiano .	C	Velletri	A
Roma Soc. Wagons Lits.	E	Sessano Civitanova. .	B	Venafro	B
Roma Termini . . .	A	Sezze-Romano . . .	C	Vicovaro	F
Roma id. *Scalo* . . .	A	Sette Bagni	E	Viterbo P. Fiorentina .	B
Roma Trastevere . .	A	Sgurgola.	B		
Roma Tuscolana. . .	B	Sipicciano	F		
		Sonnino	C		
Roma Succursale Movimento Forestieri .	C	Sora	A	Zagarolo.	B
Roviano.	F	Stimigliano.	B		
		Sulmona.	A		
		Sulmona Introdacqua .	A		
S. Agapito Longano .	B				
Salone	F	Tagliacozzo.	C		
Sante Marie	F	Talamone	D		
Santa Marinella . . .	E	Terracina	A		
S. Ilario Sangro . . .	D	Tivoli.	B		
S. Pietro Avellano . ,	D	Tocco Castiglione . .	C		
S. Valentino Caramanico.	A	Torre dei Passeri . .	B		
S. Severa	E				
S. Vincenzo Valle Roveto	E				
Scurcola-Marsicana. .	F	Valmontone	C		

Compartimento di Ancona.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acciano	F	Casalbordino	B	Fagnano	F
Acqualagna	D	Castelbolognese	C	Falconara	B
Acquaviva M.	F	Castellalto	F	Fano	A
Albacina	D	Castel Ferretti	F	Fermignano	D
Alfonsine	C	Castellamare Adriatico.	A	Foligno	A
Ancona	A	Castelplanio	B	Fontecchio	F
Ancona Porto	A	Castel Raimondo	C	Forlì	A
Antrodoco	C	Castel S. Angelo	F	Forlimpopoli	C
Apricena	B	Castel S. Pietro	D	Fossacesia	B
Aquila	A	Cattolica	B	Fossato di Vico	C
Argenta	C	Cerreto d'Esi	F	Francavilla Mare	B
Ascoli P.	A	Cervia	C	Frontone	F
Assisi	B	Cesena	A		
Atri Mutignano	C	Cesenatico	E		
		Chiaravalle	B		
		Chienti	C	Gambettola	F
Bagnacavallo	B	Cittaducale	F	Giulianova	C
Bastia	C	Classe	D	Giuncano	F
Beffi	F	Conselice	F	Glorie	F
Bellaria	F	Contigliano	F	Godo	F
Bellante	F	Cupra Marittima	D	Greccio	F
Bellisio Salfare	B			Grottamare	B
				Gualdo Tadino	C
		Ellera	E		
Cagli	E				
Campello sul Clitunno	E				
Campomarino	C	Fabriano	A	Iesi	A
Canneto Marche	F	Faenza	A	Imola	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Lavezzola	E	Morrovalle S. G.	E	Portomaggiore	A
Lebba	F	Mosciano	D	Portorecanati	C
Loreto	B	Motta di Foggia	F	Porto S. Giorgio	A
Lugo	A	Nocera	B	Potenza Picena	D
		Notaresco	F		
				Quaderna	F
Macerata	A	Offida	C		
Magione	B	Ortona	B		
Marino del Tronto	F	Osimo	C	Raiano	F
Marmore	F			Ravenna	A
Massalombarda	C			Riccione	E
Matelica	B	Paganica	D	Rieti	A
Melano	E	Passignano	F	Rimini	A
Mezzano	F	Pausola	B	Ripalta	F
Mirandola	F	Pedaso	E	Rocca di Corno	F
Molina	D	Pergola	C	Rocca di Fondi	F
Mondolfo Marotta	C	Perugia	A	Russi	B
Monsampolo	F	Perugia Agenzia	D		
Montecarotto	F	Pesaro	A	Sambened. del Tronto	A
Montecosaro	F	Pescara	B	S. Agata	F
Montemarciano	F	Piediluco	F	S. Arcangelo	C
Montenero	B	Poggio Imperiale	C	S. Biagio	F
Montepagano	C	Pole Piobbico	F	S. Demetrio	B
Monteprandone	F	Pollenza	E	S. Elpidio	C
Monterosso Marche	F	Ponte S. Giovanni	A	S. Patrizio	F
Montesanto	B	Portocivitanova	B	S. Salvo	D
Montesilvano	C	Porto d'Ascoli	F	S. Severino Marche	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
S. Severo	A	Spinetoli	F	Tuoro	F
S. Vito Lanciano . .	A	Spoleto	A		
Sassa Torninparte . .		Stroncone	F	Urbania	E
Sassoferrato	E			Urbino	D
Savignano	B			Urbisaglia	E
Savio	F	Teramo	A		
Sella di Corno. . . .	F	Termoli	A		
Senigallia	A	Terni	A	Varano	F
Serra S. Quirico . . .	E	Tolentino	E	Vasto	A
Silvi	F	Torino di Sangro . .	A	Vigliano	F
Solarolo		Tortoreto Nereto. . .	B	Viserba	F
Spello	D	Trevi	C	Voltana	F

Compartimento di Napoli.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acerra	B	Baranello	C	Calitri-Pescopagano	A
Acquatetta	E	Bari	A	Campi Salentino	B
Acquaviva delle Fonti	C	Barile	B	Campobasso	C
Albano di Lucania	B	Barletta	A	Campolattaro	B
Alezio	C	Baronissi	D	Campolieto-Monacilioni	A
Altamura	A	Battipaglia	A	Campomaggiore Pietrapertosa	A
Altavilla Irpina	D	Bella Muro	C	Cancello	E
Amendola	B	Benevento	E	Candela	C
Amorosi	C	Benevento Porta Rufina	D	Candida	C
Angri	B	Bernalda	B	Canne	B
Apice S. Arcangelo	C	Bisceglie	C	Cannole	D
Aquilonia	E	Bitetto Palo del Colle	B	Canosa di Puglia	E
Ariano di Puglia	A	Bonefro S. Croce	E	Capua	C
Ascoli Satriano	B	Boscoreale	C	Carinola	D
Atena	C	Bosco Redole	B	Carmiano Magliano	B
Auletta	D	Bovino	D	Carovigno	E
Avellino	A	Brindisi	E	Casacalenda Guardialfiera	C
Aversa	B	Brindisi Porto	E	Casalbuono	D
Avetrana	E	Brindisi di Montagna	C	Casalduni	B
Avigliano	D	Buccino	A	Casale d'Altamura	E
				Casalnuovo	D
				Cascano	E
Bagnoli Irpino	C			Caserta	A
Bagnolo del Salento	E	Cairano	D	Casoria Afragola	A
Balvano Ricigliano	B	Cajanello Vairano	B	Cassano Irpino	E
Baragiano	C	Calciano Tricarico	C	Castelfranci	D

STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2
Castel Lagopesole	C
Castellammare Stabia	E
Castellammare Porto	D
Castellaneta	B
Castel S. Giorgio	C
Cava dei Tirreni	E
Cellole Fasani	D
Cerignola Città	A
Cerignola Campagna	A
Cervaro	E
Chianche	D
Chiatona	E
Cisternino	D
Codola	B
Contursi	C
Conza-Andretta	B
Copertino	B
Corigliano d'Otranto	C
Eboli-Campagna	A
Erchie-Torre S. Susan.	E
Fasano	B
Ferrandina Pomarico M.	C
Fisciano	D
Foggia	A

STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2
Fontanarosa	B
Forenza	E
Formia	B
Fragneto Monforte	E
Francavilla Fontana	C
Frasso Dugenta	D
Frattamaggiore Grumo	A
Frattarolo	—
Fratte di Salerno	E
Gaeta	A
Galatina	B
Galatone	D
Galdo	E
Gallipoli	C
Galugnano	D
Giardinetto Troia	D
Ginosa	E
Gioia del Colle	C
Giovinazzo	B
Giurdignano	F
Gragnano	C
Grassano Garaguso	B
Grottaglie	C
Grumo Appula	B
Guagnano	D
Guglionesi Portocann.	C

STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2
Incoronata	E
Lagonegro	B
Lapio	D
Larino	C
Latiano	B
Lecce	A
Lioni	C
Lucera	B
Luogosano S. Mango	C
Maddaloni Inf.	A
Maddaloni Sup.	A
Maglie	A
Manduria	B
Manfredonia	C
Marcianise	B
Margherita di Savoia	C
Marigliano	B
Massafra	E
Matrice Montagano	B
Melfi	C
Mercato S. Severino	B
Mesagne	C
Metaponto	B
Mignano	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Minervino Murge	B
Minturno	C
Modugno	E
Mola di Bari	C
Molfetta	A
Monopoli	B
Montaguto Panni	C
Montecalvo Buonalber.	C
Montecorvino	D
Montefalcione	B
Montejasi Montemesola	E
Montella	C
Montemarano	D
Montemiletto	E
Monteroni di Lecce	D
Montesano	B
Monteverde	E
Monticchio	D
Montoro	E
Morcone	C
Morra Irpino	D
Napoli Agen. Cook	5.15
Napoli Agen. Grimaldi, (S. Brigida)	B
Napoli Agen. Grimaldi (Succursale)	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Napoli Biglietteria Militare	B
Napoli Centrale	A
Napoli Centrale Scalo	E
Napoli Porto Scalo M.	D
Napoli Porto Scalo Maritt. M. A.	E
Nardò Centrale	C
Nardò Città	B
Nocera dei Pagani	A
Nocera Superiore	E
Noicattaro	C
Nola	B
Novoli	C
Nusco	E
Ofantino	D
Ordona	B
Oria	C
Orsara di Puglia	B
Ortanova	C
Ossuni	B
Otranto	D
Ottajano	E
Padula	C
Paduli	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Pagani	B
Palagianello	D
Palagiano Mottola	E
Palma Campania	C
Parolise-Candida	E
Paternopoli	B
Pellezzano	E
Persano	C
Pescolamazza	B
Petina	D
Picerno	C
Pietra Elcina	B
Pietragalla	C
Pignataro	E
Pisciolo	F
Pisticci	B
Poggiorsini Gravina	D
Polignano	C
Polla	B
Pompei	E
Pontecagnano	C
Pontelandolfo	D
Ponte S. Cono	E
Portici	E
Potenza Basil. Inf.	A
Potenza Superiore	B
Prata-Pratola	B
Rapolla Lavello	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Rapone-Ruvo	F
Riardo	D
Rionero	A
Ripabottoni S. Elia	B
Ripalimosani	C
Rocca d'Evandro	B
Rocchetta S. Ant.	C
Romagnano Vietri	B
S. Angelo dei Lombardi	C
S. Antimo S. Arpino	A
S. Basilio Mottola	E
S. Cesario di Lecce	D
SS. Cosma e Damiano Castelforte	B
S. Croce del Sannio	E
S. Donato di Lecce	D
S. Giovanni a Teduccio	E
S. Giuliano del Sannio	D
S. Giuseppe d'Ottajano	E
S. Lorenzo Maggiore	D
S. Maria C. V.	C
S. Martino in Pensilis	B
S. Nicola di Melfi	E
S. Pancrazio Salentino	D
S. Pietro Vernotico	B
S. Spirito Bitonto	C
S. Vito d'Otranto	B
Sala Consilina	C
Salandra Grottole	B
Salerno	E
Salza Irpina	E
Salice Veglio	D
Sannicola	E
Santeramo	C
Sassano-Teggiano	D
Sarno	C
Sava	A
Savignano Greci	B
Scafati	B
Sepino	C
Serino	E
Sessa Aurunca	B
Sicignano	C
Soleto	D
Solofra	B
Solopaca	C
Sparanise	A
Spinazzola	B
Squinzano	C
Sternatia	E
Surbo	D
Taranto	B
Taurasi	C
Teano	B
Telese Bagni	C
Telese Cerreto Sannita	B
Terzigno	E
Tito	E
Tora Presenzano	D
Torre Ann. Centrale	A
Torre Ann. Città	E
Torre Ann. Maritt.	D
Torre del Greco	B
Tortorella	F
Trani	A
Trepuzzi	C
Trinitapoli	B
Trivigno	C
Tufo	E
Tuturano	D
Ururi	B
Vaglio di Basilicata	B
Valle di Maddaloni	D
Valle di Pompei	E
Valsacco	C
Venosa	B
Vietri sul Mare	C
Villa Inglese	E
Vinchiaturo	B
Vitulano	D
Zollino	E

Compartimento di Reggio Calabria

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acquatredda	A
Acquappesa	B
Acri-Bisignano	C
Agropoli	B
Albanella	C
Amantea	B
Amendolara	C
Amendolea	E
Archi Reggio	D
Ardore	B
Ascea	C
Badolato	B
Bagnara	C
Belmonte Calabro	B
Belvedere Marittimo	C
Bianconovo	B
Botricello	E
Bova	C
Bovalino	B
Brancaleone	C
Briatico	D
Campana	E
Cannitello	D
Capaccio-Rocca d'Aspi.	B
Capitello	F
Capo Bonifati	B
Capo Spartivento	F
Cariati	C
Casaletto	B
Casal Velino	C
Cassano al Jonio	B
Castelnuovo Vallo	A
Catanzaro Marina	C
Catanzaro Sala	A
Catona	B
Caulonia	C
Celle Bulgheria Roccagl.	E
Centola	B
Cetraro	C
Cirella Majerà	D
Cirò	B
Corace	E
Corigliano Calabro	A
Cosenza	A
Cosenza Casali	C
Cotrone	A
Cropani	B
Crucoli	D
Curinga	E
Cutro	C
Diamante	B
Falerna	B
Favazzina	F
Feroleto Antico	C
Fiumefreddo Bruzio	B
Francavilla Angitola	C
Fuscaldo	B
Gallico	C
Gerace	B
Gioia Tauro	A
Gioiosa Ionica	A
Grisolia Cipollina	D
Guardavalle	C
Guardia Piemontese	F
Isola Capo Rizzuto	E
Ioppolo	F
Lazzaro	D
Longobardi	B
Maratea	C
Marcellinara	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Melito Porto Salvo	C	Peilaro	C	S. Andrea Ionio	B
Mirto Crosia	E	Pesto	F	S. Basilio Pisticci	D
Manasterace Stilo	B	Pietrafitta	F	S. Caterina Ionio	C
Mongrassano Cervicati	D	Pietrapaola	D	S. Caterina Reggio	E
Montalbano Ionico	C	Pisciotta	B	S. Eufemia Biforcaz.	D
Montalto Rose	D	Pizzo Majerato	C	S. Eufemia Marina	E
Montauro	B	Policastro del Golfo	B	S. Giacomo Calopezzati	D
Monte Giordano	C	Policoro	C	S. Gregorio	E
Monteleone P.S. Venere	B	Praja d'Ajeta Tortora	B	S. Lucido	B
				S. Marco Roggiano	C
				S. Maria di Catanzaro	F
				S. Mauro la Bruca	B
Nicastro	C			S. Nicola Varco	D
Nicotera	B	Reggio Cal. Agenzia	A	S. Pietro a Maida	C
Nocera Tirinese	C	Reggio Cal. Centrale	A	S. Sostene	E
Nova Siri	B	Reggio Cal Porto	E	Saline di Reggio C.	D
		Reggio Cal. Succursale	A	Sambiase	B
		Rende S. Fili	C	Sapri	A
		Riace	B	Scalea	C
Ogliastro Cilento	C	Ricadi	D	Scilla	D
Omignano	B	Rocca Bernarda	E	Sellia	E
		Rocca Imperiale	C	Serra Ajello	B
		Roccella Ionica	A	S. Ilario del Ionio	F
		Rosarno	B	Settingiano	D
Palizzi	C	Roseto Capo Spulico	D	Sibari	F
Palmi	B	Rossano	E	Siderno Marina	C
Paola	C	Rutino	C	Simmeri e Crichi	F
Parghelia	B			Soverato	B
Pedace	E				

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Spezzano Castrovillari.	A	Torano Lattarico. . .	B	Verbicaro Orsomarso .	C
Squillace.	E	Torchiara	E	Vibonati.	B
Strongoli.	C	Torre Cerchiara . . .	B	Villa S. Giovanni. . .	D
		Torre Melissa. . . .	E	Villa S. Giov. Porto. .	E
		Torre Orsaja	C		
		Trebisacce	B		
Tarsia.	D	Tropea	A		

Compartimento di Palermo

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acicastello	D
Acireale	A
Acquaviva Platani	A
Acquicella	A
Agira	E
Agnone	F
Alcantara	A
Alcamo Calatafimi	A
Alì	A
Altavilla Milicia	B
Aragona Caldare	A
Assoro Valguarnera	A
Augusta	A
Avola	A
Bagheria	A
Balestrate	A
Bambina	B
Barcellona	A
Bicocca	D
Biscari	A
Brolo Ficarra	A
Brucoli	F
Buonfornello	F
Butera	C
Calatabiano	C
Caltagirone	A
Caltanissetta	A
Cammarata	A
Campobello Ravanusa	A
Campobello di Mazzara	A
Campofelice	A
Campofranco	A
Canicattì	A
Cannizzaro	B
Capaci	A
Carini	A
Caronia	C
Carruba	B
Cassibile	F
Castelbuono	A
Castellammare	A
Casteldaccia	C
Castelvetrano	A
Castrofilippo	B
Castrogiovanni	A
Castronovo	B
Castroreale Bagni	C
Castroreale Furnari	A
Catania Centrale	A
Catania Porto	A
Catania Agenzia	15.31
Catenanuova Centuripe	A
Causo	E
Cefalù	A
Cerda	A
Cinisi Terrasini	A
Comiso	A
Comitini	C
Comitini Zolfare	D
Delia	F
Dirillo	F
Donnafugata	E
Falconara	F
Falcone	D
Favarotta	B
Ficarazzelli	C
Ficarazzi	F
Fildidonna	F
Fiumefreddo	A
Galati	B
Gerbini	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Gesso	E
Giampilieri	F
Giardini Taormina	A
Giarre Riposto	A
Gibellina	A
Giojosa Marea	A
Girgenti	A
Grammichele	A
Grotte	A
Imera	C
Isola delle Femine	B
Lascari	C
Lentini	A
Leone	F
Leonforte	A
Lercara	A
Letojanni	B
Licata	A
Licata Molo	A
Licata Porto	A
Mangano	A
Marausa	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Marcatobianco	F
Marianopoli	B
Marsala	A
Mascali	A
Mazzara	A
Megara Iblea	F
Messina Centrale	A
Messina Porto	A
Messina Agenzia	15.31
Messina Succursale	A
Milazzo	A
Mili	F
Militello	A
Mimiani S. Cataldo	F
Mineo	C
Modica	A
Montemaggiore Belsito	E
Motta S. Anastasia	F
Muglia	D
Naso Capo d'Orlando	A
Nizza di Sicilia	A
Noto	A
Oliveri	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Paceco	B
Palermo	A
Palermo Lolli	A
Palermo Porto	A
Palermo Ucciardone	A
Palermo ag. Gondrand	A
Palermo ag. Pernull	15.31
Partinico	A
Passomartino	E
Patti	A
Patti Marina	F
Piraino S. Angelo	C
Pollina	B
Ponte Giampilieri	C
Ponte Schiavo	F
Ponte S. Stefano	F
Portiere Stella	B
Porto Empedocle	A
Porto Empedocle Porto	A
Pozzallo	A
Priolo	C
Racalmuto	A
Raddusa	A
Ragattisi	B
Ragusa	A
Ragusa Inferiore	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Reggio Agenzia	15.31	S. Oliva	F	Terranova	A
Reggio Porto	A	S. Panagia	F	Tommaso Natale	A
Roccalumera	A	S. Paolo	A	Trabia	F
Roccapalumba	A	S. Stefano di Camastra	A	Trapani	A
Rometta	B	S. Teresa di Riva	F	Tremestieri	A
Rosolini	C	S. Teresa Longarini	F	Tusa	A
		Sampieri	A		
		Saponara Bauso	B		
		Scala	A		
S. Agata di Militello	A	Scaletta Zanclea	A	Valledolmo	A
S. Alessio	B	Sciara	A	Vallelunga	A
S. Cataldo	A	Scicli	A	Valsavoja	A
S. Caterina Xirbi	C	Scordia	A	Venetico Spadafora	E
S. Filippo Archi	B	Serradifalco	A	Villalba	B
S. Flavia Solunto	A	Sferro	A	Villarosa	A
S. Fratello Acquedolci	C	Simeto	F	Villa S. Giovanni Porto	A
S. Giorgio	D	Siracusa	F	Vittoria	A
S. Lorenzo	B	Siracusa Porto	A	Vizzini Licodia	A
S. Lucia	A	Spaccaforno	A		
S. Marco Terranova	E	Spagnola	A		
S. Martino	F	Sutera	B		
S. Martino Piana	F				
S. Mauro	C			Zappulla	C
S. Nicola	F			Zucco Montelepre	B
S. Nicola di Mazzara	F	Taormina Agenzia	C		
S. Ninfa Salemi	F	Termini Imerese	15.31		

Circolare N. 114.

(SERVIZIO VIII)

I Congresso degli italiani all'estero in Roma.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato, viene ammèssa, d'accordo colle Ferrovie secondarie seguenti: Società Veneta, Santhià-Biella, Reggio Emilia, Suzzara - Ferrara, Sondrio-Tirano, Cremona-Borgo S. Donnino, Mandela-Subiaco e Valle Brembana, l'applicazione, a favore dei congressisti, della tariffa differenziale *B* per 20 viaggi di corsa semplice.

A tale uopo, alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale 1 è stato sostituito un libretto composto della copertina e di 20 scontrini a matrice, ognuno dei quali dà diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale *B* in partenza da qualsiasi stazione ed in destinazione di qualunque altra, sia delle Ferrovie dello Stato, che delle ferrovie secondarie predette.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle Ferrovie della Sardegna, verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi della copertina, il nome e la firma del Congressista, il bollo del Comitato, nonchè la firma del suo Presidente ed il numero progressivo del libretto. La copertina ha pure uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza.

Per tale modo il libretto fa altresì le veci per ogni Congressista della tessera personale di riconoscimento.

I 20 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo, essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 1° luglio al 31 dicembre 1908 incluso.

All'inizio di ogni viaggio il Congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato

ancora unito al libretto; la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed opera in tutto come per i viaggi degli Impiegati dello Stato muniti di libretto.

Esauriti gli scontrini o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato, dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

I biglietti rilasciati in base agli scontrini del libretto, danno diritto alle fermate intermedie, entro i limiti, e colle formalità stabilite dall'allegato N. 7 alle tariffe.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 116.

(Servizio VIII)

2° Congresso Nazionale fra gli Imprenditori e Costruttori Edilizi in Roma.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini:

Andata: dal 18 al 27 giugno 1908.
Ritorno: dal 22 giugno al 4 luglio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 25.

20 Giugno 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, giugno 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Legge 5 *aprile* 1908, *N.* 137 *che approva la convenzione* 23 *giugno* 1907 *fra il governo e il Comune di Volterra per la concessione della ferrovia Volterra Città-Volterra Saline e che converte in legge il R. Decreto* 21 *luglio* 1907, *N.* 386, *per la cessione della linea Brescia-Iseo alla Società Nazionale di ferrovie e tramvie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvata e resa esecutoria l'annessa Convenzione stipulata il 23 giugno 1907 fra il Governo e il comune di Volterra per la concessione della ferrovia, a scartamento normale ed a trazione a vapore, che allaccerà la città di Volterra alla linea Cecina-Volterra (Saline).

Il comune di Volterra è tenuto a costruire la linea in base al progetto esecutivo che sarà approvato dal Governo ed alle successive prescrizioni.

Venendo dal Governo ordinate variazioni e modifiche in confronto del progetto di massima, le quali abbiano per iscopo di rendere meno costosi l'esercizio e la manutenzione della linea, la corrispondente spesa, in quanto non trovi compenso in economie verificatesi nell'esecuzione dei lavori, andrà a diminuzione della somma stabilita per dotazione di materiale rotabile, restando a carico del concessionario ogni eventuale eccedenza.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 134 dell'8 Giugno 1908.

La Direzione generale delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere l'esercizio della linea stessa ed a provvedere eventualmente il materiale rotabile necessario coi fondi accordati per l'acquisto di materiale rotabile per la propria rete (1).

Art. 2.

E' convertito in legge il R. Decreto 21 luglio 1907, N. 386, col quale fu approvata la Convenzione in data 11 stesso mese tra il Governo e la Società nazionale di ferrovie e tramvie per la cessione alla medesima dell'esercizio della linea Brescia Iseo, a decorrere dal 1° agosto 1907 (2).

Ordiniamo che la presente, munita dal sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 aprile 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.
CARCANO

Visto *Il Guardasigilli*: ORLANDO.

---

(1) Si omette la pubblicazione della convenzione riportata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 134 dell'8 giugno 1908, perchè non è necessario, per ora, portarla a conoscenza del personale.

(2) Il R. D. 21 luglio 1907 N. 386 e la relativa convenzione, sono stati pubblicati nel volume II delle « Leggi e Decreti » riguardanti le ferrovie dello Stato.

Regio Decreto 21 *maggio* 1908 *n.* 244 *che approva* ***il regolamento per il servizio delle indennità agli operai avventizi delle ferrovie dello Stato, per gli infortuni del lavoro, a norma della legge (testo unico) 31 gennaio*** 1904. *N.* 51 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduta la legge (testo unico) 31 gennaio 1904, N. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei Nostri Ministri segretari di Stato pei lavori pubblici e per l'agricoltura, l'industria ed il commercio.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvato l'annesso regolamento per il servizio delle indennità agli operai avventizi delle ferrovie dello Stato per gli infortuni del lavoro, visto d'ordine Nostro, dai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio.

Art. 2.

Le disposizioni contenute nel suddetto regolamento avranno effetto a cominciare dal 1° luglio 1908.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE

P. Bertolini.
F. Cocco-Ortu.

Visto il guardasigilli: Orlando.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 137, dell'11 giugno 1908

REGOLAMENTO

per il servizio delle indennità agli operai avventizi delle Ferrovie dello Stato pèr gli infortuni del lavoro, a norma della legge (testo unico), 31 gennaio 1904, 51.

Art. 1.

Per gli infortuni del lavoro che colpiscono agenti avventizi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato considerati operai a termini della legge (testo unico), 31 gennaio 1904 N. 51, l'Amministrazione stessa corrisponde direttamente le indennità stabilite dall'art. 9 della citata legge.

Le predette indennità sono dall'Amministrazione liquidate e corrisposte agli interessati, o versate alla Cassa nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai a norma dell'art. 15 della legge.

Art. 2.

La liquidazione ed il pagamento delle indennità indicate nel precedente articolo saranno fatte nei modi e nei termini stabiliti dalla legge e dal regolamento per l'esecuzione di essa in data del 13 marzo 1904, N. 141.

Art. 3.

In casi speciali l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha la facoltà di assicurare presso la Cassa Nazionale di assicurazione per gli infortuni, quegli agenti avventizi per i quali non ritenesse conveniente l'assicurazione diretta a norma dell'art. 1.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei lavori pubblici
P. Bertolini.

Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio
F. Cocco-Ortu.

Art. 5.

Titoli da liquidare.

Di tutte le somme che alla chiusura di ciascun mese sono ancora in sospeso presso le singole gestioni, deve farsi esatta e particolareggiata descrizione nella distinta dei titoli da liquidare, Mod. *I*-509, ripartitamente, secondo che si riferiscono a rilievi o ad altre partite di rimanenza e cioè:

a) se trattasi di rilievi in sospeso si debbono indicare per ognuno di essi, i rispettivi numeri e la quindicina od il mese contabile a cui il rilievo si riferisce, l'ammontare, il cognome e nome dell'impiegato responsabile, nonchè il motivo per il quale non furono pareggiati. Qualora siano in corso pratiche per la liquidazione o per adire le vie legali, debbono essere citati gli estremi della intervenuta corrispondenza.

Per i rilievi di tassa *inesigibili*, si debbono indicare gli estremi del Modulo *I*-521 col quale è stata chiesta alla Divisione del Movimento e Traffico l'autorizzazione di comprenderne gl'importi a credito nella parte I del Mod. *I*-520, e per quelli da pagarsi dal personale in rate mensili, la data d'invio alla suddetta Divisione della Dichiarazione di debito Mod. *I*-522 e gli estremi del Mod. *I*-523, col quale è stata fatta domanda di accreditarsi dell'importo nella parte II della suddetta Distinta Mod. *I*-520.

b) per le rivalse a debito di agenti o di Uffici dell'Amministrazione (che non debbono mai figurare in rimanenza fra le merci in magazzino) sono da indicarsi la stazione mittente, la data, il numero di spedizione e l'importo, specificandone il titolo; per quelle che si riferiscono a rilievi, si indicano altresì il cognome e nome dell'impiegato debitore, nonchè la data, il numero e l'ammontare di ciascun rilievo, facendo eziandio conoscere le ragioni per le quali non ne fu effettuata la liquidazione e citando, se del caso, gli estremi della corrispondenza;

c) trattandosi di tasse di porto ed accessorie assunte a debito per spedizioni relative a merci non giunte a destinazione, oppure di tasse che gravavano merci vendute per le quali il ricavato non sia sufficiente per pareggiare la partita di merci giacenti, spedite al Magazzino di deposito per la vendita all'asta o infine di merci distrutte sequestrate ecc., debbono essere indicati gli estremi delle spedizioni, l'ammontare delle tasse e quando del caso gli estremi del Mod. *I*-524 col quale è stata chiesta alla competente Divisione del Movimento e Traffico l'autorizzazione di pareggiarne l'importo coll'assumerne credito nella parte III della Distinta Mod. *I*-520;

d) per i titoli non contemplati nei precedenti comma si debbono indicare l'oggetto a cui si riferiscono e gli estremi della corrispondenza relativa con tutte quelle altre informazioni che possano fornire al competente Controllo Prodotti utili elementi per la definizione della pratica.

In nessun caso sono da inscriversi nel Mod. *I*-509 fra i titoli da liquidare i ruoli e le ricevute in sospeso di cui è cenno all'art. 12 della presente istruzione, che debbono invece figurare nel « Numerario in cassa per pagamenti diversi ».

Le distinte Mod. *I*-509 sono da compilarsi separatamente, una per la

gestione Capo Stazione, una per le gestioni viaggiatori, bagagli e telegrafi, una per la gestione G. V. ed un'altra per quella P. V. I relativi importi debbono corrispondere esattamente a quelli che vengono esposti nel saldo debitore a nuovo alla voce *Titoli da liquidare* nei rispettivi conti correnti di gestione e quindi in quello riassuntivo e nei relativi estratti.

Le stazioni continentali debbono rimettere ogni mese le prime tre delle distinte summenzionate al Controllo Prodotti di Firenze, allegate all'estratto del conto corrente riassuntivo Mod. *I*-502 e quella della gestione P. V. al Controllo Prodotti di Torino, annessa all'estratto del conto corrente di gestione Mod. *I*-137.

Le stazioni tenute a spedire le tre distinte al Controllo Prodotti di Firenze possono venire da esso autorizzate a compilare e trasmettere una unica distinta riassuntiva.

Le stazioni della Sicilia inviano invece le suddette quattro distinte allegate all'estratto del conte corrente mensile Mod. *I*-502 *a)* al Controllo Prodotti di Messina, il quale però può autorizzarle a compilare una sola distinta per tutte le gestioni.

Per dar modo alle rispettive Divisioni del Movimento e Traffico di riconoscere se le pratiche per il pareggio dei rilievi sono fatte dalle stazioni colla dovuta sollecitudine e di curare il pareggio dei titoli da liquidare, le stazioni devono trasmettere copie delle distinte Mod. *I*.-509 alle Divisioni stesse, le quali hanno facoltà di limitare la compilazione di dette distinte a determinate specie di partite di rimanenza se per qualche stazione lo ravvisassero opportuno.

Art. 23.

Sistemazione dei rilievi

I rilievi a debito per errori di fatto, cioè quelli per somme riscosse dalle stazioni e da esse non addebitate od addebitate solo parzialmente, quelli per indebiti o maggiori accreditamenti, quelli per differenze in meno nei versamenti e simili, debbono essere immediatamente pagati dai responsabili, salvo i provvedimenti disciplinari del caso.

I rilievi a debito per mancanza od irregolarità di documenti costituenti titoli di credito in sede di conto corrente, come ad esempio: rimborsi, assegni, quietanzati, ecc.. devono essere pareggiati, rinnovando l'accreditamento all'appoggio dei necessari documenti o previa regolarizzazione di quelli originariamente esibiti.

Tutti gli altri rilievi, ad eccezione di quelli contestati di cui al precedente art. 21, che risultassero ancora in rimanenza, dopo trascorso il termine di due mesi dalla data di addebitamento o da quella dell'ultima decisione del competente Controllo Prodotti, per effetto di contestazione, ed in quest'ultimo caso non mai oltre i sei mesi dal giorno dell'incasso delle tasse, debbono dal Capo Stazione, a seconda del caso, essere sistemati nel modo seguente:

a) colla domanda alla competente Superiorità per adire le vie legali (art. 24) nei casi in cui, essendo riuscito infruttuoso ogni tentativo nelle vie amministrative, si abbia motivo di ritenere che l'incasso potrebbe conseguirsi con tal mezzo:

b) col chiedere, a mezzo del modulo *I*-521, alla competente Divisione Movimento e Traffico l'autorizzazione di accreditarsi dei rilievi riconosciuti inesigibili mediante inscrizione del loro importo nella 1ª parte del Mod. *I* 520 *Distinta degli accrediti autorizzati dal Movimento e Traffico per pareggio di rilievi ed altre partite in rimanenza.*

c) col pagamento per parte dell'agente responsabile, se il mancato incasso nel termine anzidetto è imputabile a sua trascuratezza.

Il provvedimento di cui ai comma *a*) e *b*) sarà da prendersi anche prima del termine sopraindicato di due mesi, quando per i rilievi di cui sub *a*) venga opposto reciso rifiuto al pagamento e per quelli di cui sub *b*) quando sia risultata evidente la loro inesigibilità.

Il pagamento di cui al comma *c*) deve essere immediato se trattasi di piccoli importi; allorchè le somme da pagarsi siano invece di qualche entità, può essere richiesto il pagamento a rate mensili, ma in tal caso l'agente responsabile deve rilasciare la Dichiarazione di debito Mod. *I* 522 da trasmettersi dal Capo Stazione alla competente Divisione Movimento e Traffico allegata al Mod. *I*, 523, col quale viene chiesta l'autorizzazione di accreditarsi dell'importo totale dei rilievi nella parte II, del Mod. *I*-520 già precedentemente accennato.

Questo procedimento dovrà essere seguito anche per i rilievi di cui al primo alinea del presente articolo, allorchè sia dimostrata la impossibilità dell'immediato pagamento da parte dell'agente responsabile.

Art. 25.

Pareggio dei rilievi inesigibili e di altre partite in rimanenza.

Il pareggio delle somme in sospeso presso le stazioni per:

I. Rilievi di tassa inesigibili.

II. Rilievi emessi all'estinzione rateale o da lasciarsi a carico delle spese d'esercizio

III. Tasse e spese rimaste allo scoperto per spedizioni

si eseguisce a mezzo della « *Distinta degli accrediti autorizzati dal Movimento e Traffico per pareggio dei rilievi e per tasse e spese rimaste allo scoperto Mod. I-520* » da assumersi a credito del Conto Corrente sotto l'osservanza delle norme per i diversi titoli qui appresso rispettivamente specificate.

Le stazioni continentali debbono redigere due separate distinte mensili, una per le partite riguardanti le gestioni Viaggiatori, Bagagli, Telegrafi e G. V.; l'altra per quelle interessanti la gestione P. V.

Le stazioni della Sicilia debbono compilare un'unica distinta mensile per tutte le gestioni.

I. — *Rilievi di tassa inesigibili.* Per i rilievi emessi per deficienza di tassa che non ostante le pratiche esperite dagli agenti interessati per l'incasso restano insoluti, le stazioni debbono compilare nella prima parte la domanda di pareggio Mod. *I*-521 corredata di tutti i documenti comprovanti le pratiche esperite quali sarebbero principalmente i carteggi tenuti colle stazioni mittenti o destinatarie per rintracciare i debitori od i certificati delle Autorità competenti dai quali risulti l'irreperibilità, il decesso, il fallimento, la miserabilità, ecc., dei debitori stessi.

Le domande Mod. *I*-521 debitamente protocollate debbono essere trasmesse alla competente Divisione del Movimento e Traffico assieme ai rilievi ed ai relativi allegati appena le stazioni hanno modo di comprovare l'inesigibilità dei rilievi.

Della trasmissione dei rilievi le stazioni debbono prender nota sul registro Mod. *I*-505 indicando il numero di protocollo e la data d'invio delle domande Mod. *I* 521.

Le Divisioni del movimento e traffico ricevendo i singoli rilievi inesigibili cogli allegati documenti, li esaminano sollecitamente e dopo avere esperite, se del caso, altre indagini per tentare di incassarli direttamente appena accertata la inesigibilità di ciascun rilievo, completano nella seconda parte le relative domande Mod. *I*-521, danno l'autorizzazione alle stazioni di prenderne credito in conto corrente, indicano la somma che deve restare a carico dei responsabili e quindi ritornano alla stazione tanto i rilievi quanto le domande e gli allegati.

Le stazioni nello stesso giorno in cui ricevono i Mod. *I*-521 debitamente documentati colla regolare autorizzazione di accreditamento devono togliere dai titoli da regolarizzare l'importo dei rilievi prendendone credito nel conto corrente alla voce, da aggiungere a mano: « *Accrediti autorizzati dal*

Movimento e Traffico » ed inscrivono l'importo nella parte I della Distinta Mod. *I*–520.

Alla fine del mese la distinta Mod. *I*-520 corredata dalle documentate domande Mod. *I*-521 vengono trasmesse al competente Controllo Prodotti assieme agli estratti dei conti correnti Mod. *I*-502, *I*-502 *a* od *I*–437) a giustificazione del credito assunto.

I Controlli Prodotti nella revisione degli estratti dei conti correnti constatano la regolarità del credito assunto dalle stazioni per tali titoli, determinano i conti da addebitare in base alle indicazioni apposte sui Mod. *I*-521 e danno infine debito al Servizio Movimento e Traffico della parte che fa carico al personale, affinchè le Divisioni del Movimento e Traffico abbiano modo di eseguire le dovute trattenute dei ruoli paga.

II. — *Rilievi ammessi all'estinzione rateale o da lasciarsi a carico delle spese d'esercizio.*

Nel caso che i rilievi a debito emessi per errori di fatto compresi quelli riguardanti differenze negli assegni, spese anticipate, prese e consegne a domicilio, ecc., non potessero essere liquidati coll'immediato versamento da parte degli agenti responsabili, ma dovessero invece essere pagati ratealmente, le stazioni hanno l'obbligo di provocare senza alcun ritardo il loro pareggio trasmettendo alle rispettive Divisioni del Movimento e Traffico la domanda Mod *I*-523 allegando alla stessa oltre ai rilievi anche la dichiarazione di debito Mod. *I*-522.

Parimenti devono procedere per le somme in rimanenza dipendenti da deficienze di cassa non liquidate con intero versamento, nonchè pei rilievi a debito emessi per deficienze di tassa, quanto il mancato incasso, entro il termine di due mesi fissato dall'art. 23, debba ascriversi a negligenza dell'agente responsabile il quale anche in questo caso deve essere invitato a rilasciare la dichiarazione di debito Mod. *I*–522.

Per i rilievi di fatto e per le deficienze di cassa che non potendo essere portati a debito del personale, come nel caso di morte, dimissioni, ecc., degli agenti responsabili, restano necessariamente a carico dell'esercizio, le stazioni sono tenute a chiedere pure alle Divisioni del Movimento e Traffico col suddetto Mod. *I*–523, l'autorizzazione per il pareggio.

Le domande di pareggio Mod. *I*-523 debbono essere protocollate e della loro trasmissione deve esser presa nota nel registro dei rilievi Mod. *I*–505.

Le Divisioni del Movimento e Traffico ricevendo i detti Mod. *I*–523 regolarmente compilati e cioè con tutte le indicazioni volute dallo stampato e colla specificazione delle ragioni che consigliano il pareggio mediante concessione del pagamento rateale o nei casi sopraccennati mediante l'addebito alle spese d'esercizio provvedono all'esame e alle decisioni di loro competenza e quindi di mano in mano che approvano restituiscono alle singole stazioni i rilievi coi relativi Mod. *I*-523, coll'autorizzazione di assumerne credito in conto corrente, alla voce « *Accrediti autorizzati dal Movimento e Traffico* ». Le stazioni si regolano come già si è detto poi rilievi inesigibili, colla sola variante che tali importi vanno inscritti invece nella parte II della Distinta Mod. *I*-520.

I Controlli Prodotti appena in possesso di tale distinta dispongono l'addebito al conto del Servizio Movimento e Traffico dandone partecipazione per

l'importo che rispettivamente le interessa alle singole Divisioni Movimento e Traffico. A queste ultime spetta di provvedere alla liquidazione definitiva degli importi di cui trattasi dopo procuratasi la competente autorizzazione per le partite da addebitarsi alle spese di esercizio.

Avvenendo ritardo nella restituzione delle domande di pareggio le stazioni dovranno fare le necessarie sollecitazioni inscrivendo opportuna annotazione anche nella distinta dei titoli da liquidare, nella quale tali importi devono figurare fino al loro pareggio.

Ove in occasione di verifiche contabili si trovassero in rimanenza rilievi del genere di quelli sopracennati, senza che le stazioni abbiano provveduto a chiedere il pareggio, ferma restando la responsabilità che in tal caso incombe al Capo stazione, gl'Ispettori devono se non è possibile ottenere l'immediato versamento far rilasciare agli agenti responsabili le dichiarazioni di debito Mod. *I*-522 e far compilare dal Capo stazione le domande di pareggio Mod. *I*-523 da allegarsi poscia al verbale di verifica per le ulteriori pratiche colle competenti Divisioni del Movimento e traffico.

III. — *Tasse e spese rimaste allo scoperto per spedizioni.*

Le stazioni che si trovano totalmente o parzialmente allo scoperto di importi per tasse e spese a carico di merci, dei quali non sia possibile il ricupero o perchè il ricavato della vendita non basti a pareggiarle (Art. 26) oppure per l'avvenuto sequestro o smarrimento di trasporti, debbono far figurare gli importi stessi fra i titoli da liquidare.

In pari tempo sono tenute a promuovere sollecitamente il pareggio di ciascuna di tali rimanenze compilando la domanda di pareggio Mod. *I*-524 con tutte le indicazioni volute dallo stampato e con tutte quelle altre informazioni che sono necessarie ed utili per ottenerne il pareggio.

Tali moduli debitamente protocollati vengono trasmessi di volta in volta alle rispettive Divisioni del Movimento e Traffico, allegandovi i bollettini di consegna, i verbali di vendita, quando questa sia avvenuta, il dettaglio della liquidazione del ricavato, ed ogni altro documento originale riferibile alle spedizioni.

Della pratica iniziata per provocare il pareggio deve essere presa apposita nota nella sede del conto corrente ove risulta il dettaglio dei titoli da liquidare ed anche nella distinta di tali titoli Mod. *I*-509.

Le Divisioni del Movimento e Traffico appena proceduto all'esame di ciascuna pratica e quindi alla definizione relativa, restituiscono il Mod. *I*-524 autorizzando la stazione stessa ad assumerne credito in conto corrente alla voce « *Accrediti autorizzati dal Movimento e Traffico* ». Tale accredito deve essere subito assunto dalla stazione nel modo già accennato pei rilievi inesigibili, colla sola differenza che tali importi saranno scritturati nella parte III della distinta Mod. *I*-520. Questa viene trasmessa al rispettivo Controllo assieme all'estratto del conto corrente allegandovi in appoggio i Mod. *I*-524 sopra detti.

I Controlli Prodotti nel procedere alla revisione dei conti correnti provvedono alle pratiche necessarie perchè le Divisioni del Movimento e Traffico possano addebitarsi ai conti di ragione gli importi come sopra accreditati alle stazioni.

Art. 26.

Liquidazione degli importi ricavati dalla vendita di merci.

Allorquando le stazioni procedono, a sensi delle disposizioni vigenti in materia, alla vendita di merci rifiutate, abbandonate, disguidate, ecc., sotto l'osservanza delle prescritte modalità riguardo al procedimento da seguirsi per la vendita, per la compilazione del verbale relativo ecc., esse debbono prelevare dal ricavato l'importo delle tasse e spese, di cui le merci erano gravate, comprendendolo nel prossimo versamento a Cassa fra i *Prodotti del Traffico* e togliendo al tempo stesso dalla rimanenza le partite corrispondenti.

Il magazzinaggio maturatosi effettivamente a carico della merce è da comprendersi in questo computo e da addebitarsi dalla stazione soltanto per quella parte che può essere coperta dal ricavato della vendita. Nessun debito deve essere assunto dalla stazione per tassa di magazzinaggio se nessuna parte di tale tassa può essere realizzata.

Quando dalla liquidazione eseguita con siffatti criteri emerge una eccedenza, la stazione deve tosto versarla fra gli *Introiti estranei al Traffico* colle modalità di cui all'art. 53 dell'Istruzione. N. 2 - 1906 del Servizio II.

Se invece dalla liquidazione emerge una deficienza, questa è da pareggiarsi mediante inscrizione della somma rimasta allo scoperto nella parte III. del Mod. *I*-520 all' appoggio dell'autorizzazione previamente chiesta dalla stazione col Mod. *I*-524 alla competente Divisione del Movimento e Traffico (art. 25).

Gli assegni a carico di merci nelle condizioni qui specificate sono sempre da escludersi dal conguaglio, dovendo la stazione pareggiarsi mediante rivalsa sulla stazione mittente (art. 25 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX).

Quando la stazione non procede alla vendita direttamente, ma spedisce in servizio la merce ai prescritti depositi perchè sia venduta a cura della Divisione del Movimento e Traffico, il pareggio dell'ammontare delle tasse e spese ha luogo pure nel modo sopraindicato e cioè mediante inscrizione nella parte III, del Mod. *I*-520 all'appoggio dell'autorizzazione previamente chiesta dalla stazione col Mod. *I*-524.

In tale accreditamento non sono però da comprendersi le tasse di magazzinaggio delle quali la stazione non deve addebitarsi ed eventualmente gli assegni i quali sono da pareggiarsi nel modo sopraindicato.

Ordine di Servizio N. 159.

(SERVIZIO VII)

Frenatura dei veicoli a carrelli.

Com'è noto, nei veicoli a carrelli il freno agisce su uno o su tutti e due i carrelli, mediante l'apposito congegno che trovasi in una delle due estremità dei veicoli.

In una parte però delle carrozze di recente costruzione, il congegno di manovra del freno a mano è stato applicato ad entrambe le estremità, ma, mentre da una testata si può fare agire il freno su tutti e due i carrelli, dall'altra testata invece il freno agisce su di un solo carrello.

E' necessario quindi che tanto i dirigenti, nello stabilire il numero dei freni da coprire, come i frenatori, nel fare gli accertamenti prescritti, verifichino se dal posto designato si ottiene la manovra del freno rispetto ad uno solo od a tutti e due i carrelli.

Nell'occasione si avverte che se può ammettersi che nei veicoli intercomunicanti il frenatore di centro cambi posto per disimpegnare le sue attribuzioni, ciò non può ammettersi per il frenatore di coda, il quale non deve abbandonare mai il posto assegnatogli presso l'estremità posteriore rispetto alla corsa del treno per rilevare i segnali della linea, potendo esso in caso di pericolo, servirsi del rubinetto di fermata del freno Westinghouse, o della maniglia più vicina del segnale di allarme, mentre per corrispondere alle eventuali richieste del macchinista potrà sempre recarsi prontamente nella estremità opposta per la manovra del freno a mano.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 160.

(SERVIZIO IV)

Infortuni sul lavoro degli operai avventizi.

A partire dal giorno 1° luglio 1908, in cui sarà scaduto il contratto stipulato con la Cassa Nazionale Infortuni, con sede in Milano, per l'assicurazione degli operai avventizi, si provvederà direttamente al servizio di indennità nei casi di infortuni sul lavoro che colpiscono gli operai predetti, giusta quanto è stabilito nel regolamento per il servizio medesimo, approvato con R. Decreto 21 maggio 1908 N. 244.

In applicazione di detto regolamento si dispone quanto appresso:

La liquidazione ed il pagamento delle indennità saranno effettuate a cura dell'ufficio dell' Istituto di Previdenza in Milano.

Pertanto per gli infortuni che si verificheranno a cominciare dal 1° luglio 1908, uno dei due originali delle denunzie ed un esemplare del certificato medico che, in conformità dell'art. 6 dell' Istruzione N. 1 - 1906 del Servizio Centrale IV, sono ora inviati alla Cassa Nazionale predetta, dovranno invece essere inviati all' indicato Ufficio di Previdenza, al quale pure dovrà trasmettersi la ricevuta ritirata dall'Autorità di Pubblica Sicurezza per la consegna dell' altro esemplare della denunzia, che ora è trasmessa all' Ufficio di Previdenza ed Infortuni del Servizio Centrale IV.

Nei soli casi di infortunio sul lavoro che abbia cagionato la morte dell' operaio, o gli abbia prodotto tali lesioni per le quali dai certificati sanitari si abbia a prevedere la morte od una incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni, si deve rimettere copia della denunzia e copia del certi-

ficato medico all' Ufficio Previdenza ed Infortuni del Servizio Centrale IV, il quale continuerà a provvedere alla trattazione degli affari relativi a siffatti infortuni, salvo in quanto riflette la liquidazione ed il pagamento delle relative indennità.

Al predetto Ufficio dell' Istituto di Previdenza in Milano debbono pure essere inviati per gli infortuni che si verificheranno dal 1° luglio 1908:

a) i certificati medici di continuazione di inabilità e di guarigione, che, a norma dell' art. 7 della predetta Istruzione, sono ora inviati alla Cassa Nazionale Infortuni;

b) i prospetti mod. D-64 e D-65, gli estratti dei ruoli di paga ed il rapporto del Servizio sanitario circa le conseguenze di inabilità permanente, che, a norma rispettivamente degli art. 12, 15 e 17 di detta Istruzione, sono ora inviati all' Ufficio Previdenza ed Infortuni del Servizio Centrale IV;

c) un elenco da compilarsi dai Servizi per quanto riguarda i propri uffici centrali, dalle Divisioni delle Direzioni compartimentali e dagli Uffici dei servizi centrali distaccati, ogni semestre, e cioè al 30 giugno ed al 31 dicembre, indicante il numero degli operai avventizi, le giornate di presenza e l'ammontare complessivo delle somme pagate per retribuzione del loro lavoro, giusta l'art. 13 del regolamento per la esecuzione della legge per gli infortuni, approvato con R. Decreto 13 marzo 1904, n. 141, omettendo l'invio all'Ufficio Previdenza ed Infortuni del Servizio Centrale IV dell'analogo elenco trimestrale di cui nell'art. 18 di detta Istruzione.

Resta in vigore tuttociò che è stabilito nella citata istruzione del Servizio Centrale IV, in quanto non sia modificato dal presente Ordine di Serzizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 161.

(SERVIZIO VII)

Stabilimenti raccordati con la stazione di Milano P. Garibaldi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 4-1906)

Nell'elenco delle Ditte allacciate alla stazione di Milano P. Garibaldi ed alle quali non sono estese le esclusioni di cui all'Ordine di Servizio N. 4-1906, vanno comprese anche le seguenti: « Società Italiana Carminati Toselli » e Società Generale Italiana Edison, di Elettricità ».

Analoga aggiunta dovrà, quindi, essere fatta alla nota (II) relativa alla stazione di Milano P. Garibaldi, in calce alla pagina 45 del Volume « Elenco delle stazioni e libro prontuario delle distanze chilometriche (Ediz. gennaio 1901) ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 162.

(SERVIZIO VII)

Estensione di servizio a Milano P. Ticinese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 4-1906)

A datare dal 22 giugno 1908 la stazione di Milano P. Ticinese viene riammessa ai trasporti a P. V. in arrivo e in partenza delle merci a vagone completo appartenenti alla categoria 18ª (legnami greggi e lavorati) dai quali la stazione stessa era stata esclusa con l'Ordine di Servizio N. 4-1906.

In relazione a quanto sopra, a pag. 45 del volume « Elenco delle stazioni e Libro prontuario delle distanze chilometriche (edizione gennaio 1901) » si dovrà cancellare, di fronte al nome

delle stazioni di Milano P. Ticinese, il richiamo (19) aggiunto nella colonna della piccola velocità, annullando la corrispondente nota in calce.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 163.

(Servizio VII)

Estensione di servizio a Casale Popolo.

La stazione di Casale Popolo, sulla linea Chivasso-Casale, attualmente abilitata al servizio dei viaggiatori e bagagli, ed ai trasporti a G. V. e P. V. acc., nonchè a quelli a P. V. ordinaria a vagone completo, eseguiti per conto dell'Unione Italiana fra Consumatori e Frabbricanti di concimi chimici, sotto l'osservanza delle norme e condizioni di cui l'avvertenza *C* a pagina 6 del volume « Elenco delle stazioni e Libro-Prontuario delle distanze chilometriche » (edizione gennaio 1901), a datare dal 1° luglio 1908, viene normalmente ammessa senza il vincolo delle norme e condizioni suaccenate:

a) ai trasporti a P. V. ordinaria ed a vagone completo delle merci ascritte alle ultime tre classi della Tariffa, con obbligo alle parti di provvedere sempre a loro cura all'operazione di carico o scarico;

b) ai trasporti a P. V. ordinaria ed a vagone completo di merci di qualunque classe, spedite per conto dell'Unione Italiana fra Consumatori e Fabbricanti di concimi chimici, avente lo stabilimento raccordato colla stazione di Casale Popolo.

Di conseguenza i trasporti da e per la detta stazione dovranno essere tassati in base alla distanza effettiva.

In relazione a quanto sopra nel volume « Elenco delle

stazioni e Libro-Prontuario delle distanze chilometriche » (edizione gennaio 1901) si dovrà sostituire con la seguente, l'avvertenza corrispondente al richiamo (7) posta in calce alla pagina 22, per la stazione di Casale Popolo:

(7) Limitatamente ai trasporti a vagone completo delle merci ascritte alle ultime tre classi della Tariffa, con obbligo alle parti di provvedere all'operazione di carico e scarico, nonchè ai trasporti pure a vagone completo di qualunque merce, eseguiti per conto della Unione Italiana tra Consumatori e Fabbricanti di concimi chimici avente lo stabilimento raccordato colla stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 164.

(SERVIZIO VII)

Trasporti di esplosivi da "Roma Tuscolana".

(Vedi Ordine di Servizio N. 136-1908).

La stazione di «Roma Tuscolana», già ammessa all' accettazione ed al ricevimento dei trasporti di esplodenti ascritti alle categorie 12-*a*, 13-*a* e 14-*a* dell'allegato 9 alle Tariffe, soltanto se percorrenti le linee di Napoli e di Pisa, viene abilitata ad accettare e ricevere i trasporti stessi da e per qualsiasi linea.

Di conseguenza il 2° capoverso della nota N. (11) in calce alla pagina 64 del volume « Elenco delle stazioni e Libro-Prontuario delle distanze chilometriche » (ediz. gennaio 1901), dovrà essere sostituito dal seguente:

« (11) I trasporti stessi dovranno, qualunque sia la loro destinazione e provenienza, essere presentati od indirizzati ad una delle stazioni di « Roma Trastevere, Roma Tuscolana e Portonaccio ». Alla stazione di « Roma P. Maggiore » non possono essere presentati od indirizzati che quelli di detti trasporti percorrenti la linea di Sulmona. »

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 165.

(Servizio IX).

Pareggio dei rilievi di tassa inesigibili — Rilievi e somme da addebitarsi al personale od all'esercizio — Tasse e spese rimaste allo scoperto per merci vendute, versate al magazzino, non giunte, ecc.

(Vedansi Istruzione N. 12-1906; N. 7 e 22-1907 del Servizio IX).

Dal 1° luglio p.v. resta abrogato il sistema stabilito negli art. 1 e 2 della Istruzione N. 12-1906 del Servizio IX, per il pareggio dei rilievi inesigibili ed altre partite di rimanenza, ed adottato in sua vece il procedimento risultante dal presente Ordine di Servizio.

Dalla data suddetta le stazioni debbono pertanto segnalare alla Divisione del Movimento e Traffico tutti quei rilievi di tassa dei quali non è stato possibile conseguire l'incasso, nonchè le partite di rimanenza derivanti da tasse e spese rimaste allo scoperto per merci giacenti, vendute, non giunte distrutte, inviate al Magazzino di deposito ecc., chiedendo all'appoggio dei necessari documenti giustificativi, l'autorizzazione al pareggio. Lo stesso deve esser fatto a cura del Capo Stazione, a riguardo dei rilievi di fatto pei quali venga richiesto il pagamento rateale, e degli altri, anche di diversa natura, pei quali sia stata domandata conforme facilitazione.

Le stazioni attendono poi di ricevere la chiesta autorizzazione ed appena ottenutala assumono il corrispondente credito nel conto corrente di gestione e riassuntivo e tolgono al tempo stesso la partita dalla rimanenza.

A chiusura della contabilità mensile, tali accrediti trovano sede ad apposita voce negli estratti dei conti correnti ed in una dimostrazione di dettaglio da inviarsi, corredata di tutti i documenti giustificativi, al Controllo di competenza, cogli estratti medesimi.

Tale dimostrazione sostituisce l'antico Mod. *I*-1197, colla differenza che essa ha le funzioni di un vero e proprio docu-

mento di credito e non può comprendere che pareggi previamente autorizzati dalle Divisioni del Movimento e Traffico.

Per la liquidazione delle tasse e spese a carico di merci inviate per la vendita ai Magazzini di deposito delle Divisioni del Movimento e Traffico, non sono più interessate le stazioni delle località sedi delle Divisioni medesime; le stazioni che inviano le merci al deposito non hanno quindi che da chiedere contemporaneamente, alle Divisioni stesse, a mezzo dell'apposito formulario, la facoltà di pareggiarsi delle tasse e spese a carico, previa rivalsa degli assegni che eventualmente vi fossero compresi, sulle stazioni mittenti.

Per la pratica attuazione di queste disposizioni è stato concretato il nuovo testo degli art. 5, 23. 25, 26 della Istruzione N. 22-1907 (Servizio IX) che si allega al presente Ordine di Servizio perchè venga sostituito all'attuale.

In detta Istruzione debbono inoltre essere apportate le seguenti aggiunte e modificazioni:

Art. 4 pag. 7 — Fra i documenti da allegarsi agli estratti del conto corrente è da aggiungere: « *Distinta degli accrediti autorizzati dal Movimento e Traffico* ».

Nell'allegato *B* — Sostituire al titolo attuale del Mod. *I*-520 quello: « *Distinta degli accrediti autorizzati dal Movimento e Traffico per pareggi di rilievi ed altre partite di rimanenza* ».

Sostituire al titolo attuale del Mod. *I*-521 quello: « *Domanda di pareggio di rilievi inesigibili* ».

Aggiungere l'indicazione dei seguenti stampati: *I*-523 Foglio — *Domanda di pareggio di rilievi da addebitarsi alle spese dell'esercizio* ».

I-524. Foglio. — *Domanda di pareggio di tasse e spese scoperte per merci giacenti, vendute,* ecc. — Le disposizioni impartite colla presente pubblicazione hanno effetto, colla data suddetta, anche per le partite di rimanenza interessanti le cessate gestioni sociali, o la gestione di stralcio di cui all'Ordine di Servizio N. 78-1908, per le quali l'accreditamento ha luogo nei rispettivi conti o resoconti colle prescritte modalità.

Nei Compartimenti ove sono istituite Sezioni distaccate

del Movimento e Traffico le facoltà contemplate dal presente Ordine di Servizio s'intendono deferite alle Sezioni stesse, entro i limiti delle loro competenze.

Con l'occasione si partecipa :

che il 1° alinea a pagina 20 dell'Istruzione N. 21-1907 (IX) dev'essere così sostituito :

« Nei registri di cui al comma *a*), oltre le spedizioni in esso enunciate, sono da scritturare, dalle stazioni continentali, le spedizioni per quelle della linea Padova-Camposampiero-Montebelluna. Analogamente si devono regolare le stazioni di detta linea per i trasporti da esse eseguiti in destinazione delle altre stazioni delle Ferrovie dello Stato » ;

che il 1° alinea a pagina 28 deve leggersi :

« Nei registri di cui al comma *a*), oltre i trasporti ivi enunciati, sono pure da scritturare, dalle stazioni continentali, gli arrivi da quelle della linea Padova-Camposampiero Montebelluna. Analogamente si devono regolare le stazioni di detta linea per i propri arrivi dalle altre stazioni delle Ferrovie dello Stato »;

che il 2° alinea a pagina 79. « Ad eccezione di quanto, ecc. » è soppresso e il successivo è così sostituito :

« Le stazioni possono eseguire rimborsi di somme superiori alle L. 10 sulle tasse riscosse a tariffa normale per i trasporti ammessi al beneficio della tariffa eccezionale N. 1003 P. V., ben inteso previe le formalità contemplate nelle condizioni della tariffa medesima » ;

che l'ultimo alinea a pagina 124 deve essere così modificato :

« Come è avvertito a pagina 91, i campioni devono sempre essere inviati al competente Controllo dei Prodotti e da questo poi trasmessi, per l'esame, all'Istituto Sperimentale delle Ferrovie dello Stato a Roma-Trastevere.

L'invio deve aver luogo, a seconda del caso, o come piego raccomandato, o con regolare spedizione in Servizio a *grande velocità* » ;

che il 5° alinea a pagina 193 del Bollettino Ufficiale N 12 c. a. dev'essere così sostituito:

« I transiti sono in obbligo di fare le pratiche colle stazioni destinatarie per il ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni e delle note di affrancazione, non restituiti entro i 15 giorni successivi a quello in cui presumibilmente avrebbe dovuto aver luogo la resa delle rispettive spedizioni, ogniqualvolta, giusta quanto è detto agli articoli 25 e 28 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, siano a tal uopo interessati dalle stazioni mittenti ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 166.

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo e fra Trieste e la Svizzera, via Cormons-Gottardo.

VIAGGIATORI E BAGAGLI.

Col 1° luglio 1908 viene attivata una nuova tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera (via Gottardo) e fra Trieste e la Svizzera (via Cormons-Gottardo), che annulla e sostituisce quella edizione 1° settembre 1900 e relativi supplementi,

Le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa sono indicate nei prospetti allegati al presente.

Le stazioni interessate verranno fornite dei biglietti per le corrispondenze nuove ammesse, come pure di quelli per le relazioni già esistenti, i quali sono stati ristampati, e saranno altresì provvedute delle etichette bagagli occorrenti per le dette corrispondenze nuove.

BIGLIETTI. 1. — I biglietti sono dei colori in uso per quelli degli altri servizi internazionali, e cioè: *gialli* per la 1ª classe, *verdi* per la 2ª classe e *bruni* per la 3ª classe.

2. — Per le corrispondenze fra le stazioni più prossime al confine i biglietti sono in cartoncino e valgono per *tutti i treni*, o, in Italia, solamente per i *treni omnibus* secondo la dicitura che vi è stampata.

Per le altre relazioni si distribuiscono dei biglietti a libretto, valevoli per *tutti i treni* aventi vetture di classe corrispondente, salvo le eventuali restrizioni portate dall'orario ufficiale.

3. — La durata della validità dei biglietti è fissata come segue:

a) Per i biglietti di corsa semplice:

fino a 150 Km. di percorrenza complessiva: un giorno;
da 151 a 200 Km. » » : due giorni;
per ogni serie di 100 Km. o frazione di 100 Km. in più: un giorno di più.

Però la durata massima della validità è di 10 giorni.

b) Per i biglietti di andata e ritorno: 10 giorni.

4. — I biglietti in cartoncino non dànno diritto a fermate nelle stazioni intermedie della percorrenza italiana.

I biglietti a libretto comportano invece la facoltà di fermarsi nelle stazioni intermedie della percorrenza italiana nella misura seguente:

BIGLIETTI DI CORSA SEMPLICE

1 volta	se trattasi	di	percorrenza	inferiore	a 301	Km.
2 volte	»	»	»	da 301	a 600	»
3 »	»	»	»	» 601	a 900	»
4 »	»	»	»	» 901	a 1000	»
5 »	»	»	»	superiore	a 1000	»

BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO

un numero di volte come sopra, tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

Nei nuovi biglietti a libretto è compreso un solo tagliando per la percorrenza italiana, e su questo è indicata la quantità di fermate ammessa in relazione a quanto sopra.

Non è prescritta l'osservanza di alcuna formalità da

parte del viaggiatore per l'effettuazione delle fermate intermedie, ma le stazioni alle quali il viaggiatore si è fermato debbono, a partenza, forare il tagliando nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte, così come praticano nello stesso caso per i biglietti interni a foglietto a tariffa differenziale *A*.

Sul tergo del tagliando sono stampate altre caselle contraddistinte con l'indicazione di una serie crescente di distanze da 100 Km. fino a 1000 e da 1200 a 1600 Km., che il personale di controlleria deve forare in corrispondenza alla indicazione della percorrenza già effettuata dal viaggiatore al momento della controlleria, pure come si pratica per i biglietti interni facoltativi a foglietto a tariffa differenziale *A*.

5. — Per e dalle stazioni di Genova ed oltre verso Ventimiglia e Pisa, si continuerà la distribuzione dei biglietti facoltativi via Chiasso o Pino.

Al tagliando relativo alla percorrenza della ferrovia del Gottardo, oltre Chiasso e Luino, va annessa una sezione di controllo da staccarsi dal personale della stazione di Luino, qualora il viaggiatore segua quella via, e dagli agenti della ferrovia del Gottardo, insieme col tagliando di quell'Amministrazione, qualora il viaggiatore segua la via di Chiasso.

L'assegnazione dei prodotti all'una od all'altra delle suddette vie facoltative effettuandosi in base ai tagliandi ritirati, importa che venga posta ogni diligenza nel distacco, a percorrenza compiuta, e nel successivo invio dei tagliandi in parola al Controllo Prodotti: si rinnovano per tanto a tale proposito particolari raccomandazioni al personale interessato.

6. — In Isvizzera i biglietti di ogni specie concedono ai viaggiatori la facoltà di fermarsi — entro il periodo della rispettiva validità — in tutte le stazioni del percorso servite dai treni, senza formalità.

In Austria i viaggiatori possono fermarsi nelle stazioni eventualmente menzionate sui rispettivi tagliandi ed a qualunque stazione intermedia del percorso, alla condizione di far apporre apposito visto dal Capo stazione all'arrivo del treno.

7. — Per i ragazzi dai 4 ai 7 anni si distribuiscono da tutte le stazioni svizzere in servizio diretto coll'Italia e Trieste, via Gottardo, biglietti di corsa semplice a mezza tariffa consistenti negli stessi biglietti ordinari a tariffa intera, dai quali è stato staccato il tagliando di controllo che vi è appositamente annesso, perchè possano servire anche come biglietti per ragazzi.

Nel caso di biglietto a libretto le stazioni svizzere appongono anche sulla copertina e sui singoli tagliandi il timbro « Enfant », « Kind », « Ragazzo ».

Nel senso dall'Italia distribuiscono biglietti diretti per la Svizzera a mezza tariffa pei ragazzi dai 4 ai 7 anni le stazioni di Milano C., Luino, Maccagno e Pino Tronzano. Sono biglietti appositi in cartoncino portanti l'indicazione « Ragazzo dai 4 ai 7 anni ».

Per i ragazzi dai 3 ai 4 anni, che viaggiano a mezza tariffa in Italia e gratuitamente in Isvizzera e per quelli dai 7 ai 12 anni, per i quali è dovuta la tariffa intera in Italia e la mezza tariffa in Isvizzera, non si distribuiscono biglietti diretti a prezzo ridotto. Per eccezione tra Luino, Maccagno e Pino Tronzano da una parte ed alcune stazioni svizzere — risultanti dalla tariffa — dall'altra, si distribuiscono dei biglietti speciali in cartoncino di corsa semplice a destinazione fissa, o facoltativi per i ragazzi dai 7 ai 12 anni, portanti conforme indicazione e con prezzo computato, come sopra, a tariffa intera per la percorrenza italiana ed a mezza tariffa per la percorrenza svizzera.

B*agagli e velocipedi.* — Il servizio diretto dei bagagli si effettua secondo le norme e coi moduli comuni ai servizi internazionali.

La registrazione dei bagagli su presentazione dei biglietti facoltativi via Chiasso o Luino, potrà effettuarsi per l'una o per l'altra via, secondo l'itinerario seguito dal viaggiatore e con applicazione delle tasse stabilite rispettivamente per il servizio diretto via Chiasso o per quello via Luino.

Sono ammessi alla registrazione diretta anche i velocipedi, i velocimani e le carrozzine da bambini con pagamento delle tasse speciali previste dalla tariffa, per quanto riguarda la percorrenza italiana e delle tasse ordinarie dei bagagli riferibilmente alle percorrenze svizzera ed austriaca.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera (via Gottardo)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Aarau	Airolo	Altdorf	Alt-Solothurn	Ambri-Piotta	Arbon	Arth-Goldau	Au (Zürich)	Baden	Basel Bad. B.
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (3)	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)
Genova P. P.	c. s. (3)	c. s. (3)	—	c.s. a.r. (3) (3)	—	c.s. a.r. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Laveno Mombello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1) (3)	c.s. a.r. (3) (3)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)	—
Maccagno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c.s. a.r. (1) (3)	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (3) (3)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (3)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (3)	c.s. a.r. (1) (3)	c.s. a.r. (1)
Monza	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Aarau	Airolo	Altdorf	Alt-Solothurn	Ambri-Piotta	Arbon	Arth-Goldau	Au (Zürich)	Baden	Basel Bad. B.
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti Ligure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
S.ta Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	c. s. ( )	—	—	c. s. (3)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)
Torino P. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)

c. s Biglietti di corsa semplice. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Basel S. B. B.	Bellinzona	Bern	Biasca	Biel (Bienne)	Brienz	Brugg	Brunnen	Buchs (Rheintal)	Burgdorf
Arona	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . . .	c. s. (4)	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Firenze S. M. N.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. . .	c.s.a.r. (1) (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c. s. (3)	c. s. (3)	—	—	c. s. (1)	—	—
Laveno Mombello	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Livorno S. M. . .	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	—	—	c.s.a.r. (1)	c. s. (3)	—
Maccagno . . .	—	c.s.a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Messina C.le . .	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le . .	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (3)	c. s. (3)	c.s.a.r. (3)	c.s.a.r. (1)	—	c.s.a.r. (3)
Monza	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—
Napoli.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi.	c. s. (1)	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—
Novara	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Basel S. B. B.	Bellinzona	Bern	Biasca	Biel (Bienne)	Brienz	Brugg	Brunnen	Buchs (Rheintal)	Burgdorf
Oleggio	—	c. s. (1)	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti Ligure	c. s. (1)	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	c.s.a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	c. s. (4)	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo . . .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
S.ta Margherita .	—	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende . .	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	c.s.a.r. (1) (4)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (3)	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Torino P. S. . .	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B. . .	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Ventimiglia (staz.)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in casi di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Cadenazzo	Capolago	Castione	Chur	Davos-Dorf	Davos-Platz	Delémont (Delsberg)	Delle (station)	Einsiedeln	Faido
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	—
Laveno Mombello	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	c.s. a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	c.s. a.r. (1) (3)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Maccagno	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Monza	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Cadenazzo	Capolago	Castione	Chur	Davos-Dorf	Davos-Platz	Delémont (Delsberg)	Delle (station)	Einsiedeln	Faido
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.ta Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. S.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	—	—	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Flüelen	Frauenfeld	Fribourg	Generoso-Bella-vista	Generoso-Kulm	Giubiasco	Glarus	Gordola-Val Verzasca	Göschenen	Horgen-Oberdorf
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Firenze S. M. N. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. . .	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—
Laveno Mombello	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Livorno S. M. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino.	c.s.a.r. (1)	—	c.s.a.r. (1)	—	—	c.s.a.r. (1)	—	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	—
Maccagno . . .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Messina C.le . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le. . .	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (3)	c. s. (1)	c. s (1)	c.s.a.r. (1)
Monza	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Flüelen	Frauenfeld	Fribourg	Generoso-Bella-vista	Generoso-Kulm	Giubiasco	Glarus	Gordola-Val Verzasca	Göschenen	Horgen-Oberdorf
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.ta Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Torino P. S. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Konstanz	La Chaux-de-Fonds	Lavorgo	Lenzburg	Locarno	Lugano	Luzern	Magadino	Maroggia	Melide
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . , . .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (1)	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—
Como	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Firenze S.M.N. .	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Genova P. P. . .	c. s. (1)	—	—	—	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1,	c.s.a.r. (1) (3)	—	—	—
Laveno Mombello	—	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—
Livorno S. M. . .	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Luino	—	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	—	—
Maccagno . . .	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r. (1)	—	—
Messina C.le . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—
Milano C.le . .	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Monza	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Napoli	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Novara	—	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—

c.s. Biglietti di corsa semplice. — a.r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Konstanz	La Chaux-de-Fonds	Lavorgo	Lenzburg	Locarno	Lugano	Luzern	Magadino	Maroggia	Melide
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Ospedaletti . . .	—	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (1)	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (1)	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c.s.a.r. (1)	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Roma Termini .	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
S. Remo	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
S.ta Margherita .	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (1)	c. s. (4)	—	—	—
Sesto Calende . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	c. s. (4)	c. s. (4)	c. s. (4)	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (4)	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	—	—	—
Torino P. S. . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—
Trieste S. B. . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (2) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Mendrisio	Neuchâtel	Neu-Solothurn	Olten	Osogna	Pontresina	Pratteln	Ragaz	Ranzo-Gerra	Rapperswil
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	—	c.s. a.r. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)
Laveno Mombello	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	—	—	c.s. a.s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Maccagno	—	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—
Messina C.le	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	c. s. (1)	c. s. (3)	c.s. a.r. (3)	c.s. a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)
Monza	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—

c. s. Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Mendrisio	Neuchâtel	Neu-Solothurn	Olten	Osogna	Pontresina	Pratteln	Ragaz	Ranzo-Gerra	Rapperswil
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a r. (1)	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini. .	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—
S. Remo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.ta Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. S. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanton caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Reconvilier	Rigi-Kulm	Rigi-Staffel	Rigi-Klösterli	Rigi-Kaltbad	Rigi-First	Rigi-Scheidegg	Rodi-Fiesso	Romanshorn	Rorschach
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Laveno Mombello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Maccagno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Monza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Reconvilier	Rigi-Kulm	Rigi-Staffel	Rigi-Klosterli	Rigi-Kaltbad	Rigi-First	Rigi-Scheidegg	Rodi-Fiesso	Romanshorn	Rorschach
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.ta Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (1)
Torino P. S. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Ruschlikon	St. Gallen	St. Moritz (Engadina)	S. Nazzaro	Samaden	Sargans	Schaffhausen	Schwyz	Thalwil	Thusis
Arona.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como.	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Firenze S. M. N.	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P. .	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (1)
Laveno Mombello	—	—	—	c. s. (4)	—	—	—	—	—	—
Livorno S. M. . .		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	—	c.s.a.r. (1)	—	c.s.a.r. (1)	—	—	c.s.a.r. (3)	c.s.a.r. (1) (3)	c.s.a.r. (1)	—
Maccagno . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Messina C.le . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le. . .	c. s. (3)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (3)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1) (3)	c. s. (1)
Monza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli.	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Rüschlikon	St. Gallen	St. Moritz (Engadina)	S. Nazzaro	Samaden	Sargans	Schaffhausen	Schwyz	Thalwil	Thusis
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pavia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Roma Termini .	—	c. s. (3)	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Remo. . , .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.ta Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. S, . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trieste S. B. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . , .	—	c. s. (3)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (1)
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Vitznau	Waldshut	Wadenswil	Winterthur	Wolfertschen (First)	Wohlen-Vilmergen	Zofingen	Zug	Zürich Hbhf	Zürich-Enge
Arona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a r. (1)	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Como	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (3)
Genova P. P.	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (1) (3)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (3)	c.s. a.r. (3)
Laveno Mombello	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Livorno S. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Luino	—	—	c. s. (3)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Maccagno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Milano C.le	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (3)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Monza	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tanto nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltantoin caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni o viceversa	Vitznau	Waldshut	Wadenswil	Wintertuhr	Wolfertschen (First)	Wohlen-Villmergen	Zofingen	Zug	Zurich Hbhf	Zurich-Enge
Oleggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Pavia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pino Tronzano .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto Valtravaglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Roma Termini .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s (3)
S. Remo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s (3)
S.ta Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Sesto Calende. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—		—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s, (1)	—
Torino P. N. . .	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (1) (3)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1) (4)	c. s (3)
Torino P. S. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (4)	—
Trieste S. B. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s (1)	—
Venezia	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—
Ventimiglia (staz.)	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	c. s (3)

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Questi biglietti esistono tan nel senso dall'Italia alla Svizzera, quanto in senso inverso. — (3) Nel senso dall'Italia per la Svizzera que biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (4) Nel senso dalla Svizzera per l'Italia questi bigli verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Circolare N. 117.

(SERVIZIO VIII)

Escursione nazionale in Sardegna.

Pei viaggi di andata e ritorno ai porti di imbarco di Civitavecchia, Livorno e Genova dei partecipanti alla Escursione nazionale in Sardegna, viene concesso il ribasso del 50% sulla tariffa ordinaria (normale e differenziale *A*) contro presentazione alla stazione originaria di partenza di una carta di riconoscimento di *colore rosa* a due sezioni, appositamente istituita, portante l'intestazione: « *Escursione nazionale in Sardegna promossa dall' « Audax » italiano* », debitamente autenticata col bollo del Comitato e colla firma del rispettivo Presidente.

LIMITI DELLA CONCESSIONE.

La concessione è stata ammessa pel viaggio di *non più di* 1000 *persone*, e soltanto per le provenienze dalle stazioni *designate negli annessi elenchi* allegati *A* e *B*.

Le stazioni comprese nell'elenco allegato *A* (al sud della linea Civitavecchia-Roma-Sulmona - Castellamare Adriatico, questa compresa) dovranno rilasciare i biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto del 50% soltanto in destinazione di Civitavecchia.

Le stazioni comprese nell'elenco allegato *B* (al nord della linea Civitavecchia-Roma - Sulmona-Castellamare Adriatico) potranno invece rilasciare il biglietto di andata e ritorno per Civitavecchia o Livorno o Genova.

Essendo la detta facilitazione stata ammessa per un numero massimo di 1000 partecipanti, le carte di riconoscimento, oltre all'essere contrassegnate col numero progressivo, da 1 a 1000, sono state anche timbrate, nella parte supe-

riore della sezione di destra col *timbro a secco delle Ferrovie dello Stato*, e quindi non dovranno essere accettate dalle stazioni le carte di riconoscimento mancanti del numero progressivo e del detto *timbro a secco*.

Le stazioni, dopo essersi assicurate della regolarità del suindicato documento, e dopo di avere apposto il bollo sulle due sezioni, ritireranno quella portante, nell'angolo superiore destro, la barra nera trasversale indicante il rilascio del biglietto valido pel viaggio di andata e ritorno, e restituiranno al titolare l'altra, portante il timbro a secco di cui sopra è parola.

Specie ed uso dei biglietti.

Le stazioni faranno uso di biglietti Mod. *I*-202 riscuotendo per ciascun biglietto di *andata e ritorno* per Civitavecchia o Livorno o Genova, l' integrale prezzo ordinario di *corsa semplice* a tariffa normale dei treni diretti, oppure a tariffa differenziale *A*, se il percorso eccede i 150 chilometri, ed avendo cura di trascrivervi il numero progressivo della carta di riconoscimento.

Validità della concessione.

Il rilascio dei biglietti incomincerà il giorno 18 giugno corrente e terminerà il giorno 27 detto.

I biglietti avranno tutti la validità di 20 giorni compreso quello della loro distribuzione.

Alla detta validità potrà essere consentita un'unica proroga di dieci giorni, verso pagamento di un supplemento di prezzo in ragione del 20% sul costo del biglietto.

La proroga del biglietto di viaggio dovrà richiedersi alla stazione di sbarco di Civitavecchia o di Livorno o di Genova, e potrà essere accordata anche dopo scaduta la validità normale; avvertendo però che la validità complessiva del biglietto stesso, compresa la proroga, non potrà in ogni caso superare i 30 giorni.

Per essere validi per il ritorno i biglietti, oltre al timbro

della stazione di partenza, Civitavecchia o Livorno o Genova, dovranno portare, nell'apposito spazio, il timbro di una delle stazioni delle ferrovie della Sardegna.

VIAGGI DEI RAGAZZI.

I ragazzi di età superiore ai tre anni dovranno pagare l'intero biglietto a tariffa ridotta del 50 %.

TRENI UTILIZZABILI.

I portatori dei biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto sono esclusi dai treni direttissimi e sono inoltre tenuti ad osservare, quanto agli altri treni, le limitazioni ed esclusioni stabilite dall'orario ufficiale.

FERMATE INTERMEDIE.

I portatori dei biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto hanno facoltà di effettuare le fermate intermedie nei limiti e colle modalità stabilite dall'allegato 7 alle tariffe.

PASSAGGIO IN CLASSE SUPERIORE.

Sarà ammesso il passaggio in classe superiore verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

NORME GENERALI.

Per i viaggi in parola, valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ALLEGATO *A*.

Stazioni ammesse a rilasciare biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto in destinazione di « Civitavecchia ».

Avellino
Avezzano
Bari
Benevento
Caltanissetta
Campobasso
Caserta
Catania
Catanzaro
Chieti
Cosenza
Foggia
Girgenti
Isola Liri
Lecce
Messina
Napoli
Palermo
Pescara
Potenza Basilicata
Reggio Calabria
Roma
Salerno
S. Maria C. V.
Siracusa
Sparanise
Trapani

ALLEGATO *B*.

Stazioni ammesse a rilasciare biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto in destinazione di « Civitavecchia, Livorno e Genova ».

Acqui
Ala
Alassio
Alba
Alessandria
Ancona
Anzano del Parco
Aquila
Arezzo
Asti
Badia Polesine
Bassano Veneto
Battaglia
Belluno
Bergamo
Besozzo
Bologna
Bordighera
Borgomanero
Borgo S. Lorenzo
Borgosesia
Boschi S. Anna
Brà
Brescia
Busto Arsizio
Cantù
Casalbuttano
Casale Monferrato
Castelfranco Veneto
Cervia
Chiasso
Codogno
Como
Conegliano
Cormons
Cornuda
Crema
Cremona
Crescentino
Cuneo
Domodossola
Empoli
Este
Faenza
Ferrara
Finalmarina
Firenze
Foligno
Forlì
Fossato
Gallarate
Gemona
Genova
Giulianova
Grosseto
Ivrea
Laveno M.
Lecco
Legnago
Legnano

Livorno Verc.
Livorno S. M.
Loano
Lodi
Lonate
Lonigo
Lucca
Luino
Macerata
Magenta
Mantova
Massa
Mede
Merone P. N.
Milano
Modane
Modena
Monselice
Montagnana
Montebelluna
Monza
Mortara
Novara
Oleggio
Oneglia
Orvieto
Padova
Parma
Pavia
Perugia
Pesaro
Peschiera
Piacenza
Pinerolo
Pisa
Pistoia
Pontassieve
Pontebba
Pordenone
Portocivitanova
Portogruaro
Porto Maurizio
Ravenna
Reggio Emilia
Rieti
Romagnano Sesia
Rovigo
Saluzzo
San Miniato
San Benedetto del Tronto
Sampierdarena
S. Remo
Santhià
Savona
Schio
Seregno
Settimo
Siena
Somma Lombarda
Sondrio
Spezia
Spoleto
Stradella
Suzzara
Tavernelle
Terni
Torino
Torre Pellice
Tortona
Treviso
Trino Vercellese
Udine
Varese
Venezia
Ventimiglia
Vercelli
Verona
Viareggio
Vicenza
Vigevano
Voghera

Circolare N. 118.

(SERVIZIO VIII)

2° Congresso nazionale dei funzionari di Conciliazione in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 24 al 30 giugno 1908;
Ritorno: dal 28 giugno al 10 luglio detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 119.

(SERVIZIO VIII).

Congresso delle Tramvie Italiane in Bergamo.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale, I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei tempi di tempo seguenti:

Andata: dal 17 al 26 giugno 1908.
Ritorno: dal 22 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 65 (Bollettino N. 10) - Al punto I, capoverso 2°, linea 7ª, invece di « Mod. L. 106 bis » leggasi: « Mod. L. 106 *b* bis ».

Al punto V, capoverso 1°, linea 2ª, invece di « Mod. L. 106 » leggasi: « Mod. L. 106 c ». ed alla linea 4ª invece di: « in carta *libera* » leggasi: « *in carta bollata da lire 0.60* ».

ANNO I - N. 26. 27 GIUGNO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, giugno 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

REGIO DECRETO *10 maggio 1908, n. 233, che approva il Regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri con capitali degli Istituti di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'art. 10 della legge 14 luglio 1907, n. 553, circa i provvedimenti per la costruzione di case economiche per i ferrovieri con capitali degli Istituti di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei Nostri Ministri segretari di Stato pei lavori pubblici, pel tesoro e per l'agricoltura, l'industria e il commercio;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'annesso regolamento compilato in esecuzione della disposizione dell'art. 10 della legge 14 luglio 1907, n. 553 circa i provvedimenti per la costruzione di case economiche per i ferrovieri con capitali degli Istituti di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato, visto d'ordine Nostro, dai

(1) Pubblicato nella *Gazz. Uff. del Regno* n. 140 del 15 giugno 1908.

Ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
P. BERTOLINI.
CARCANO.
F. COCCO-ORTU.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

REGOLAMENTO

per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, riflettente i provvedimenti per la costruzione di case economiche per i ferrovieri con capitali degli Istituti di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato.

CAPO I.

Modificazioni ed aggiunte agli statuti degli Istituti di previdenza.

Art. 1.

Ciascuno dei Comitati amministratori degli Istituti e sezioni di Istituto di previdenza ferroviari nomina due suoi membri, uno dei quali scelto fra gli elettivi, a componenti della Commissione, la quale è incaricata, giusta l'art. 3 della legge 14 luglio 1907, n. 553, di stabilire la ripartizione fra gli Istituti e sezioni di Istituto dei capitali da prestare all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per lo acquisto e la costruzione di case economiche, e di deliberare, ove occorra, il passaggio del credito dall'uno all'altro Istituto o sezione di Istituto.

Con la rinnovazione del Comitato si deve rinnovare l'anzidetta Commissione, i cui membri possono essere riconfermati.

Art. 2.

Ciascuno dei Comitati amministratori degli Istituti e sezioni di Istituto può richiedere alla Commissione un nuovo esame delle deliberazioni di cui al precedente articolo.

Art. 3.

All'art. 39 dello statuto della Cassa pensioni, 41 di quello di Cassa soccorso e 49 dello Istituto di previdenza, concernenti il modo di impiego dei fondi disponibili, sarà introdotto un nuovo numero così concepito:

« in mutui all'Amministrazione delle ferrovie dello « Stato per l'acquisto e la costruzione di case economiche per « i ferrovieri a termini della legge 14 luglio 1907, n. 553 ».

Art. 4.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio coordinerà i testi degli statuti degli Istituti di previdenza, introducendo nei testi attuali le disposizioni contenute nel presente Capo.

CAPO II.

Disposizioni generali.

Art. 5.

Il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentito il parere della Commissione consultiva centrale, di cui nell'art. 7 della legge 14 luglio 1907, n. 553, stabilisce le località e le somme occorrenti per l'acquisto o la costruzione delle case economiche per i ferrovieri e richiede alla Commissione dei delegati degli Istituti, di cui nell'art. 3 della legge stessa, i fondi necessari indicando approssimativamente le date dei prelevamenti di esse.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono affidati gli studi, la direzione, la sorveglianza, la liquidazione e il collaudo dei lavori occorrenti per la costruzione di case economiche.

Art. 6.

La Commissione dei delegati degli Istituti nomina nel suo seno un presidente, un vice-presidente ed un segretario.

Il presidente della Commissione dei delegati degli Istituti appena ricevuta la domanda, di cui nell'articolo precedente, convoca i membri della Commissione per decidere nel limite di 30 milioni sulla domanda dei fondi e circa la ripartizione loro fra i vari Istituti di previdenza, tenuto conto degli impegni di cassa; delle deliberazioni prese, dà poi comunicazione ai Comitati amministratori degli Istituti stessi per gli opportuni provvedimenti.

Art. 7.

Quando alcuno degli Istituti creditori chieda, a termini dell'art. 3 della legge, di realizzare in tutto o in parte il proprio credito, la Commissione dei delegati degli Istituti determinerà il passaggio del credito a uno o più degli altri Istituti, dandone sollecito avviso a tutti i Comitati interessati, alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed alla Cassa dei depositi e prestiti.

Art. 8.

L'Amministrazione ferroviaria e la Cassa dei depositi e prestiti, in seguito a partecipazione delle decisioni della Commissione, di cui nell'articolo precedente, accreditano ogni Istituto di previdenza della somma ricevuta, man mano che ne effettua il prelevamento. Le Amministrazioni stesse terranno inoltre conto, in seguito alle comunicazioni che riceveranno dalla commissione predetta, delle variazioni del credito dei diversi Istituti di previdenza.

Art. 9.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato versa annualmente nella Cassa dei depositi e prestiti le somme inscritte nel proprio bilancio, a termini dell'art. 5 della legge, per ricosti-

tuire in 50 anni i capitali prestati dagli Istituti di previdenza per l'acquisto o la costruzione delle case e concorda con la Cassa stessa il relativo investimento, sentiti i Ministeri di agricoltura, industria e commercio e del tesoro.

Art. 10.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deve tenere una contabilità separata degli introiti e delle spese dell'Azienda case per i ferrovieri, dalla quale risultino chiaramente e bene distinti il capitale preso a prestito dagli Istituti di previdenza, l'annualità per la ricostituzione del capitale, di cui nell'articolo precedente, e la quota di ammortamento, ai sensi dell'articolo 4 della legge, con le relative accumulazioni degli interessi composti.

Devono pure esser tenuti distinti gli avanzi annuali dipendenti dalle temporanee esenzioni delle imposte e sovrimposte, di cui nell'articolo 8 della legge (testo unico) 27 febbraio 1908, n. 89, sulle case popolari o economiche, e delle eccedenze attive dei bilanci.

Con tali avanzi si costituirà un fondo di riserva della « Azienda case per i ferrovieri » da versarsi alla Cassa dei depositi e prestiti per il relativo investimento in impiego fruttifero, sentita la Commissione centrale a norma dell'art. 29.

Dal fondo di riserva si preleveranno le somme occorrenti: *a*) per sopperire a deficienze dei bilanci; *b*) per riparazioni straordinarie ai fabbricati; *c*) per concessione di premi di cui allo art. 50 del presente regolamento.

Art. 11.

L'Amministrazione ferroviaria accredita mensilmente in conto corrente fruttifero l'Azienda case ferrovieri di tutti gli introiti effettuati per suo conto, tenendo distinti quelli per pigioni, addebita inoltre nello stesso modo le spese che, preventivamente concordate, siano a carico dell' Azienda medesima.

Nel caso del 1° capoverso dell'art. 8 della legge, le altre Amministrazioni dello Stato verseranno mensilmente all'Amministrazione ferroviaria, a favore dell'Azienda case, le somme trattenute per pigioni o danni cagionati ai quartieri affittati ad impiegati da esse dipendenti.

Art. 12.

La quota di ammortamento di cui nell'art. 4 della legge deve calcolarsi prendendo a base l'interesse del 4% e rimane accantonata fino a nuova disposizione.

CAPO III.

Nomina delle Commissioni consultive centrale e compartimentali.

Art. 13.

La Commissione consultiva centrale e le Commissioni consultive compartimentali, istituite dalla legge, avranno rispettivamente sede presso la Direzione generale e le Direzioni compartimentali delle ferrovie dello Stato, e saranno nominate entro tre mesi dalla pubblicazione del presente regolamento.

Due dei cinque membri delle Commissioni che debbono essere nominati dall'Amministrazione delle ferrovie, possono essere scelti all'infuori del personale ferroviario in attività di servizio o a riposo, quando si riconosca il bisogno dell' opera di persone che abbiano una speciale competenza.

Art. 14.

Alle elezioni, di cui nel presente Capo, sono applicabili le norme stabilite dal regolamento approvato con R. decreto 7 luglio 1907 n. 440, per la nomina dei membri elettivi dei Comitati amministratori dell'Istituto di previdenza, della Cassa pensioni e del Consorzio di mutuo soccorso per il personale delle ferrovie dello Stato, salvo quanto sia diversamente disposto negli articoli seguenti.

Le facoltà conferite dal detto regolamento al ministro dei lavori pubblici ed ai presidenti dei Comitati amministratori degli Istituti di previdenza sono attribuite al direttore generale delle Ferrovie dello Stato.

Art. 15.

Per la nomina dei membri elettivi delle Commissioni, di cui all'articolo precedente, sono elettori ed eleggibili, salvo la eccezione di cui nel seguente comma, i compartecipanti uomini, inscritti alla Cassa pensioni, al Consorzio di mutuo soccorso ed all'Istituto di previdenza (I e II sezione) in attività di servizio, che sappiano leggere e scrivere.

Sono incapaci di essere eleggibili coloro che riportarono condanne penali, o che siano in mora nei pagamenti per pigioni, ovvero siano in lite con l'Azienda case.

Art. 16.

I membri elettivi della Commissione consultiva centrale possono essere scelti fra tutti gli elettori; quelli di ciascuna Commissione consultiva compartimentale fra i soli elettori che risiedono nel territorio del compartimento.

Art. 17.

Le elezioni per la rinnovazione periodica dei membri elettivi delle Commissioni predette hanno luogo di tre in tre anni, e si fanno nel trimestre fra l'aprile e giugno dell'anno nel quale deve effettuarsi la rinnovazione.

I membri elettivi che decadono dall'ufficio sono rieleggibili.

Il direttore generale delle ferrovie dello Stato stabilisce i giorni della votazione e dello scrutinio.

Art. 18.

Il direttore generale emanerà, almeno quindici giorni prima delle elezioni, le istruzioni particolareggiate che a complemento delle norme, di cui nell' articolo 14, devono regolare le elezioni.

Art. 19.

Lo scrutinio dei voti si incomincia nell' ora e nel giorno designati dal direttore generale, non prima però del quindicesimo da quello della chiusura della votazione.

Lo scrutinio ha luogo pei membri elettivi della Commissione centrale nella sede della Direzione generale ed in ognuna delle Direzioni compartimentali per quelli delle Commissioni compartimentali.

Art. 20.

Appena compilato il processo verbale, il presidente del seggio di scrutinio per l'elezione dei membri elettivi della Commissione centrale ne trasmette due esemplari al direttore generale ed uno al presidente della Commissione stessa; ed i presidenti per la elezione dei membri elettivi delle Commissioni compartimentali ne trasmettono un esemplare al rispettivo capo del compartimento, al presidente delle stesse Commissioni e al direttore generale.

Art. 21.

Il direttore generale e i capi dei compartimenti, entro cinque giorni dal ricevimento del verbale di scrutinio, comunicano agli eletti la loro nomina.

Gli eletti, entro dieci giorni dalla data della partecipazione della nomina, devono dichiarare per lettera raccomandata se accettano l'ufficio.

Art. 22.

L'Amministrazione ferroviaria, appena sia noto il risultato delle elezioni, nomina i cinque membri di cui nell'art. 7 della legge.

Questi si rinnovano ogni triennio insieme ai membri elettivi e sono rieleggibili.

Art. 23.

I primi eletti e nominati durano in carica fino al 30 giugno 1910.

Art. 24.

In caso di morte, di cessazione dal servizio, di non accettazione, di dimissione in qualunque tempo avvenuta, o di incompatibilità, a norma del precedente art. 15, di un membro elettivo sia della Commissione centrale, sia delle Commissioni compartimentali, è chiamato a surrogarlo il compartecipante in attività di servizio, che dopo gli eletti ebbe il maggior numero di voti, il quale prende l'anzianità del surrogato.

CAPO IV.

Attribuzioni delle Commissioni consultive centrale e compartimentali.

Art. 25.

La Commissione consultiva centrale e le Commissioni consultive compartimentali nominano ciascuna fra i propri membri un presidente e un vicepresidente, e tra i funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie un segretario, che interviene alle adunanze senza voto.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza di voti dei membri presenti, e non sono valide se il numero di questi è minore di cinque.

Le proposte che ottengano ugual numero di voti si intendono respinte; possono però essere ripresentate in altre adunanze.

Art. 26.

La Commissione centrale si riunisce almeno una volta ogni bimestre; è inoltre convocata quando lo richieda la Di-

rezione generale delle ferrovie dello Stato, quando lo creda necessario il presidente, o quando almeno cinque membri ne facciano domanda motivata.

Le Commissioni compartimentali sono convocate dal presidente almeno una volta al mese, quando siano in corso studi per la costruzione delle case per i ferrovieri od esistano case già costruite; altrimenti quando il presidente lo reputi necessario o ne sia fatta domanda motivata da almeno cinque membri.

Art. 27.

I presidenti della Commissione centrale e delle Commissioni compartimentali curano la esecuzione delle deliberazioni delle rispettive Commissioni, e rappresentano queste verso la Amministrazione ferroviaria in tutti gli atti relativi alla gestione delle case.

Inoltre i presidenti rappresentano le Commissioni compartimentali verso i terzi, salvo quanto sarà stabilito per la rappresentanza in giudizio nel regolamento per l'esecuzione della legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Art. 28.

La convocazione delle Commissioni è fatta mediante invito da comunicarsi ai commissari cinque giorni prima della adunanza, insieme all'ordine del giorno contenente l'indicazione degli affari da trattarsi. Potranno però essere aggiunti, d'urgenza, altri argomenti, purchè la loro comunicazione sia fatta almeno ventiquattro ore prima dell'adunanza.

In casi d'urgenza le Commissioni potranno essere convocate anche per il giorno successivo alla data dell'invito, sempre che contemporaneamente sia comunicato l'ordine del giorno.

Per gli oggetti posti d'urgenza all'ordine del giorno, dovrà essere rimandata la deliberazione al giorno successivo, anche se fosse richiesto il rinvio da un solo commissario.

Sono nulle le deliberazioni su questioni non poste all'ordine del giorno.

Art. 29.

La Commissione centrale delibera sulle proposte da farsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato:

a) per la scelta dei luoghi dove devono costruirsi o acquistarsi le case e per la somma da erogarsi in ciascuno di essi;

b) circa i tipi di case da adottarsi per le diverse località;

c) per il capitolato-tipo di locazione delle case, e per le eventuali modificazioni;

d) per stabilire la percentuale di reddito lordo sul capitale complessivamente investito per la costruzione o l'acquisto delle case;

e) per le norme circa la gestione dell'Azienda case, nei rapporti con l'Amministrazione ferroviaria e con le altre Amministrazioni dello Stato e per l'investimento ed impiego degli eventuali avanzi, di cui nell'art. 10, e dell'annualità di ammortamento di cui nell'art. 4 della legge;

f) intorno ai mezzi più acconci per provvedere alle eventuali eccedenze passive del bilancio della gestione case;

g) sulla percentuale delle entrate da corrispondersi all'Amministrazione delle ferrovie dall'Azienda case per tutte le spese di carattere puramente amministrativo e non patrimoniale;

h) circa i provvedimenti che in generale la esperienza suggerisse;

i) per le eventuali modificazioni al presente regolamento.

La Commissione centrale vigila sul regolare funzionamento delle Commissioni compartimentali ed esplica quelle altre funzioni che le fossero affidate dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 30.

La Commissione centrale fornisce alle Commissioni compartimentali le norme ed i criteri per la compilazione dei bilanci preventivi annuali, esamina i bilanci stessi e compila il

bilancio generale preventivo che presenta all'Amministrazione ferroviaria, per la sua approvazione.

Entro il primo semestre dell'anno finanziario la Commissione centrale compila il bilancio consuntivo generale dell'anno finanziario precedente dell'Azienda case e lo presenta all'Amministrazione ferroviaria.

Art. 31.

Le Commissioni compartimentali:

a) esaminano le richieste fatte dai ferrovieri dei diversi centri del territorio di ogni compartimento;

b) si accertano della reale necessità di provvedere alloggi economici;

c) scelgono il rione dove devono essere costruite le case ed il tipo più adatto per ciascun rione, indicando le eventuali modificazioni che ritenessero consigliabili;

d) fanno proposte tecnicamente e finanziariamente motivate per la costruzione di nuove abitazioni nel compartimento e per gli eventuali ampliamenti;

e) propongono l'acquisto di edifici già costruiti adattabili ad abitazioni economiche per i ferrovieri;

f) esaminano gli schemi dei contratti e delle tariffe dei prezzi in rapporto ad ogni località e vigilano, d'accordo con l'Amministrazione ferroviaria, per la esatta osservanza dei capitolati con i mezzi e nei modi più opportuni, anche servendosi eventualmente di delegazioni locali;

g) stabiliscono i canoni d'affitto in base ai criteri di massima proposti dalla Commissione centrale;

h) forniscono ai servizi ferroviari ed alle altre Amministrazioni dello Stato gli elementi necessari per le trattenute da farsi sugli stipendi degli impiegati o pensionati inquilini e per la riscossione delle pigioni dei locali affittati ai non impiegati e pensionati;

i) curano la regolare gestione dell' azienda case nel compartimento, tanto nei rapporti coi locatari, quanto in quelli con l'Amministrazione ferroviaria;

l) propongono al capo del compartimento le riparazioni straordinarie e i lavori necessari alle case nei limiti di spesa approvata con il bilancio preventivo e ne chiedono la esecuzione ad economia od a cottimo, secondo la convenienza;

m) provvedono, salvo il caso di cui all' art. **41**, alle riparazioni ordinarie nei limiti che saranno stabiliti dalla Commissione centrale consultiva;

n) decidono sui reclami degli inquilini o degli aspiranti ad alloggi risolvendo anche in via di transazione le eventuali contestazioni;

o) propongono alla Commissione centrale le modificazioni al presente regolamento che ritenessero opportune;

p) esplicano tutte le altre funzioni che fossero ad esse affidate dal direttore generale, dal capo del compartimento, o dalla Commissione centrale;

q) deliberano inoltre:

1° sulle domande di locazione di appartamenti;

2° sull' interpretazione, applicazione ed esecuzione, per quanto le concerne, del presente regolamento e del capitolato di locazione.

Art. 32.

I Presidenti delle Commissioni compartimentali provocano, in caso d'urgenza, i provvedimenti immediati, necessari per la sicurezza degli edifici e dei locatari.

CAPO V.

Norme per l'assegnazione degli alloggi.

Art. 33.

Nella concessione degli appartamenti deve essere sempre tenuto presente il numero dei componenti la famiglia, in

modo che la cubatura degli ambienti sia sufficiente ai termini del regolamento 24 aprile 1904, n. 164, per la esecuzione della legge 31 maggio 1903, n. 254, per le case popolari.

Art. 34.

Ferme le disposizioni del precedente articolo, gli alloggi debbono di regola essere assegnati a seconda della località ove l'agente presta servizio e delle attribuzioni da esso disimpegnate, con preferenza agli agenti meno retribuiti inscritti agli Istituti di previdenza.

I pianterreni e le botteghe possono affittarsi a cooperative di consumo, scuole, giardini d'infanzia o educatori istituiti a beneficio della classe dei ferrovieri.

Nel caso di più agenti ferroviari concorrenti all'affitto di uno stesso quartiere, la Commissione compartimentale deve dare la preferenza al concorrente che dimostri di avere le più disagiate condizioni economiche:

a) per minor stipendio o paga;

b) per maggior numero di persone a proprio carico;

c) per grado gerarchico più basso nell'Amministrazione ferroviaria.

A parità delle predette condizioni, la preferenza deve essere data all'agente che ha maggiore anzianità di servizio.

Art. 35.

In mancanza di richieste da parte dei ferrovieri in attività di servizio, i quartieri possono essere affittati a pensionati e sussidiati ferroviari, purchè l'assegno annuo di riposo non sia superiore a L. 3600. In mancanza anche di questi possono essere affittati ad impiegati o pensionati dello Stato con stipendio o pensione annua non superiore a L. 3600, oppure anche ad estranei da preferirsi nell'ordine seguente:

a) insegnanti elementari;

b) impiegati delle istituzioni pubbliche di beneficenza;

c) impiegati comunali;

d) impiegati provinciali;

e) impiegati di aziende private, il cui capo garantisce il pagamento della pigione.

In ogni caso la distribuzione degli alloggi disponibili deve aver luogo in ordine alla data della domanda e preferendo sempre i meno agiati.

Art. 36.

Ai criteri di preferenza stabiliti nei due articoli precedenti, si può derogare soltanto per deliberazione motivata della Commissione compartimentale, presa a maggioranza di cinque sesti dei votanti, quando sia riconosciuto opportuno assegnare uno o più locali a persone estranee al servizio ferroviario; ma che per la professione o mestiere che esercitano possono ritenersi utili alla collettività degli inquilini.

Art. 37.

Le domande di affitto di locali disponibili nelle case economiche dei ferrovieri, debbono farsi per iscritto alla competente Commissione compartimentale.

Art. 38.

Nelle botteghe non possono spacciarsi vino e liquori alcoolici per il consumo in luogo.

Art. 39.

E' proibito al locatario, senza permesso scritto della Commissione compartimentale, di sublocare in tutto od in parte, con o senza corrispettivo, i locali affittati, ammobiliati o vuoti, come pure di cambiarne la destinazione.

E' altresì vietato l'esercizio di arti o mestieri rumorosi, o che possano in qualsiasi modo procurare disturbo agli inquilini.

Art. 40.

Il locatario, agli effetti dell'art. 9 della legge, oltrechè sottoporsi alla ritenuta anticipata del canone mensile di affitto, deve, entro un anno dalla consegna dei locali, costituire un fondo di garanzia equivalente a due mesi di affitto, da trattenersi a mezzo dei ruoli paga o dei mandati di pagamento in sei, dodici o ventiquattro rate, a seconda che il locatario riceva le competenze, la pensione o il sussidio a bimestre, a mese o a quindicine.

I locatari ai quali non fosse possibile eseguire le trattenute a termini del predetto art. 9, sono sottoposti dalla Commissione compartimentale a speciali patti e condizioni per il pagamento del canone di affitto e per la costituzione del fondo di garanzia che potrà variare secondo le circostanze di qualità e quantità dei locali affittati, tenuto conto delle consuetudini locali.

Detto fondo di garanzia, da considerarsi come parte integrante del canone di affitto, sarà restituito dopo la riconsegna dei locali affittati, detratte le somme eventualmente dovute dal locatario, a termini del capitolato di locazione, senza pregiudizio di ulteriori rivalse.

Art. 41.

Il locatario ha l'obbligo di dare immediato avviso alla Commissione compartimentale od ai suoi delegati di tutti i guasti o deterioramenti che si verificassero nello stabile, per gli opportuni provvedimenti.

Sono a carico del locatario le riparazioni rese necessarie da negligenza od uso indiscreto dei locali affittati a giudizio esclusivo della Commissione compartimentale.

Art. 42.

I contratti di locazione hanno la durata da uno a tre anni.

In caso di trasloco l'inquilino ferroviere in attività di servizio o impiegato in altre Amministrazioni dello Stato, ha diritto di ottenere la rescissione del contratto, purchè corrisponda l'affitto fino al giorno di una nuova locazione del quartiere con massimo di due mesi.

Qualora nel corso della locazione l'inquilino consegua stipendio o paga superiore alle lire 3600, deve lasciare l'alloggio alla scadenza della locazione.

Art. 43.

Allo scadere del contratto l'inquilino che abita un quartiere ha diritto di rinnovarlo sempre che egli sia ferroviere in attività di servizio, la sua famiglia si trovi nelle condizioni di cui nell'art. 33 del presente regolamento e non abbia dato luogo a fondati reclami e proteste, a norma del capitolato, e purchè il quartiere debba continuare ad essere affittato ad uso di abitazione.

Art. 44.

Le Commissioni compartimentali ad ogni principio o fine di locazione devono provvedere per la compilazione dei verbali di consegna e riconsegna dei locali.

Per potere eseguire in tempo questi accertamenti i servizi ferroviari e le altre Amministrazioni dello Stato devono preavvisare le Commissioni compartimentali dei traslochi dei loro dipendenti che abitano nelle case economiche per i ferrovieri.

Art. 45.

Le Commissioni compartimentali hanno obbligo di far conoscere in tempo utile ai diversi servizi ferroviari ed alle Amministrazioni dello Stato le locazioni fatte ai loro dipen-

denti, in attività di servizio od a pensionati e sussidiati, per le opportune trattenute del canone di affitto pattuito e della quota complementare, di cui nell'art. 40, come pure le cessazioni di locazione.

Art. 46.

Le Commissioni compartimentali terranno in corrente l'inventario degli stabili e gli aumenti e le diminuzioni patrimoniali delle case economiche per i ferrovieri, con l'indicazione della composizione e del valore locativo dei quartieri concessi in affitto, e le variazioni che avvengono nelle locazioni e nel loro prezzo, e ne daranno partecipazione ai diversi servizi ferroviari ed alle Amministrazioni dello Stato per le occorrenti variazioni nelle trattenute.

Art. 47.

Le disdette ai locatari devono essere fatte almeno tre mesi prima della scadenza del contratto.

Se qualche locatario si rifiutasse di lasciar liberi i locali concessigli, le Commissioni compartimentali potranno proporre che si provveda allo sfratto ai termini di legge.

Art. 48.

Le Commissioni compartimentali vigilano per la buona conservazione dei locali affittati e per la osservanza del presente regolamento e dei patti di locazione, nonchè dei regolamenti locali di edilizia e di igiene. Curano pure che siano rispettate le disposizioni tutte, emanate per l'ordine e la pulizia degli appartamenti e dei locali comuni.

Art. 49.

Le Commissioni compartimentali, per il buon andamento dell'Azienda delle case, possono proporre al capo del compartimento la nomina di un Comitato di vigilanza composto di tre persone di fiducia, due delle quali siano inquilini.

Art. 50.

La Commissione centrale potrà, su proposta delle Commissioni compartimentali e in relazione alle risultanze dei bilanci, assegnare premi per la buona conservazione dei fabbricati, sia individuali per locatario, sia collettivi per edificio.

CAPO VI.

Disposizioni per le trattenute sul ruolo a favore di cooperative edificatrici di case economiche.

Art. 51.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deve fare le trattenute sullo stipendio o sulla paga, sulle pensioni o sui sussidi, a termini dell'art. 9 della legge, anche oltre il quinto dello stipendio, della paga, della pensione o del sussidio stabilito dalla legge 7 luglio 1902, n. 276, a quegli agenti, pensionati o sussidiati ferroviari che avranno fatto regolare cessione, per canone di affitto, a favore di Società cooperative legalmente costituite per la costruzione di case popolari, contemplate nella legge 31 maggio 1903, n. 254.

Art. 52.

La trattenuta di cui nell'articolo precedente, si effettua in seguito a notificazione fatta, a termini di legge, all'Amministrazione ferroviaria, la quale eseguisce i pagamenti alle Società cooperative predette nei modi usati per tutte le altre cessioni.

Visto, d'ordine di Sua Maestà

Il Ministro dei Lavori Pubblici
P. BERTOLINI.
Il Ministro del Tesoro
CARCANO.
Il Ministro d'agricoltura, industria e commercio
F. COCCO-ORTU.

DECRETO MINISTERIALE *8 giugno 1908 che approva, e rende esecutive dal 1° luglio 1908, le disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate e quelle relative alla chiusura dei carri vincolati a dogana.*

I MINISTRI

SEGRETARI DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

E PER LE FINANZE

Vista la legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*:

Visti i protocolli finali 18 maggio 1907 della terza conferenza internazionale di Berna per l'unità tecnica delle strade ferrate e per la chiusura doganale dei carri vincolati a dogana,

DECRETANO:

Art. 1.

Sono approvate e rese esecutorie dal 1° luglio 1908 le disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle strade ferrate e quelle relative alla chiusura dei carri vincolati a dogana, quali risultano dall'annesso fascicolo che, firmato da noi, forma parte integrante del presente decreto (1).

Art. 2.

A decorrere dalla data sopra indicata è abrogata in quanto sia contraria alle nuove disposizioni, la parte seconda delle istruzioni riguardanti il materiale rotabile approvate coi decreti ministeriali 14 febbraio 1902 e 27 giugno 1905.

(1) I testi in francese ed in tedesco delle disposizioni sono ufficiali nei rapporti fra i Governi degli Stati che partecipano all'Unità tecnica ed alle disposizioni per la chiusura dei carri vincolati a dogana, e vengono qui omessi, perchè già furono pubblicati e distribuiti agli uffici dell'Amministrazione, in opuscoli separati, stampati dalla Soc. Coop. fra Ingegneri Italiani, 1907.

Si allega soltanto la traduzione in italiano dei testi suddetti perchè abbia diffusione nel personale.

E' pure abrogata a decorrere dalla data stessa ogni altra disposizione contraria.

Art. 3.

Le Direzione generale delle ferrovie di Stato, l'Ufficio speciale per le ferrovie e la Direzione generale delle gabelle cureranno, ciascuno per la propria competenze, l'esecuzione del presente decreto.

Roma, addì 8 giugno 1908.

Il Ministro Segretario di Stato pei Lavori pubblici
BERTOLINI

Il Ministro Segretario di Stato per le Finanze
LACAVA.

TRADUZIONE ITALIANA

delle disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate e per la chiusura dei carri vincolati a dogana.

PARTE PRIMA

Disposizioni per l'Unità tecnica delle strade ferrate (1).

(Art. da I a IV del protocollo finale di Berna, 18 maggio 1907, per l'unità tecnica delle strade ferrate)

Art I.

LARGHEZZA DEL BINARIO

OGGETTO (2)	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
La larghezza del binario delle strade ferrate, misurata fra le faccie interne delle teste o funghi delle rotaie per i binari di nuova posa e per quelli di rifacimento non dovrà essere nelle tratte in rettifilo minore di	—	1435
e nelle curve, compresovi l'allargamento, non dovrà superare.	1470	—

Art. II.

COSTRUZIONE DEL MATERIALE ROTABILE

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 1. [1] Il materiale rotabile delle strade ferrate non può essere escluso dalla circolazione internazionale per motivi di costruzione riferentisi ai punti trattati nel presente protocollo, quando esso risponda alle condizioni in appresso indicate. [2] Non v'è obbligo tuttavia di ammettere nei treni, la cui composizione è regolata da prescrizioni speciali, veicoli che non rispondano a queste prescrizioni. [3] Le dimensioni massime e minime indicate in appresso si applicano tanto al materiale da costruire, quanto al materiale esistente, salvo le tolleranze indicate fra parentesi per quest'ultimo materiale.		

(1) Hanno aderito alle disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate, i Governi degli Stati seguenti: 1) Germania, 2) Austria, 3) Ungheria, 4) Belgio, 5) Bulgaria, 6) Danimarca, 7) Francia, 8) Norvegia, 9) Paesi Bassi, 10) Rumania, 11) Russia, 12) Svezia, 13) Svizzera, 14) Gregia, 15) Lussemburgo, 16) Serbia.

(2) Per le figure richiamate vedansi tavole 1 e 2.

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 2.		
[1] *Distanza fra le sale estreme* dei veicoli da costruire.	—	2500
[2] Questa disposizione non è applicabile ai carrelli.		
[3] I veicoli nei quali la distanza fra le sale estreme non oltrepassa i mm. 4500 sono ammessi su tutte le linee aperte al traffico internazionale.		
[4] La distanza fra le sale estreme è illimitata per i veicoli a carrelli. Essa lo è pure per gli altri veicoli purchè le loro sale possano spostarsi sufficientemente da permetterne la circolazione in curve di m. 150 di raggio. Questi ultimi veicoli, allorchè la distanza fra le loro sale estreme oltrepassa i mm. 4500, porteranno il contrassegno ←⊂⊃→ indicato nell'allegato *A*.		
[5] Le prescrizioni delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti la massima distanza ammissibile fra le sale estreme dei veicoli, che non rientrano nelle condizioni indicate negli alinea 3 e 4, debbono essere portate a conoscenza degli Stati partecipanti.		
[6] Quando più di due sale sono montate sotto un medesimo telaio e la distanza fra le sale estreme supera i mm. 4000, le sale debbono potersi spostare in modo che le curve di m. 150 di raggio possano essere percorse senza difficoltà.		
§ 3.		
Distanza fra le ruote di una medesima sala montata, misurata fra le faccie interne dei cerchioni o delle parti che ne fanno le veci	1366	1357
§ 4.		
[1] *Larghezza dei cerchioni* o delle parti che ne fanno le veci	150	130
[2] Minimo tollerato per il materiale esistente a condizione che la distanza fra le ruote (§ 3) sia almeno di mm. 1360	—	(125)
§ 5.		
Distanza fra le faccie esterne degli orli dei cerchioni, misurata a mm. 10 all'infuori dei circoli di rotolamento supposti quest'ultimi distanti fra loro di mm. 1500	1425	1405
§ 6.		
Altezza degli orli dei cerchioni, misurata verticalmente dal sommo delle rotaie, supposto che le ruote si trovino in posizione normale su binario in rettilineo ed in orizzontale	36	25

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 7.		
Grossezza dei cerchioni delle ruote, misurate nel piano del circolo di rotolamento (§ 5)	—	25
§ 8.		
Le ruote di ghisa fuse in conchiglia sono ammesse per i carri merci non muniti di freno.		
§ 9.		
[1] Le due testate dei telai di tutti i veicoli debbono essere munite di *apparecchi elastici di repulsione e di trazione*. [2] Questa disposizione non si applica ai carri destinati a trasporti speciali.		
§ 10.		
[1] *Altezza dei respingenti* misurata verticalmente dalla sommità delle rotaie al centro dei respingenti:		
per veicoli vuoti.	1065	—
sotto carico massimo	—	940
[2] Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887:		
per veicoli vuoti	(1070)	—
sotto carico massimo	—	(900)
§ 11.		
[1] *Distanza fra i respingenti* da asse ad asse.	1770	1710
[2] Dimensioni tollerate per il materiale costrutto prima del 1887	(1800)	(1700)
§ 12.		
[1] *Diametro dei dischi dei respingenti*	—	340
[2] Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887.	—	(300)
[3] Per i veicoli nei quali la distanza fra i respingenti è inferiore a 1720 mm. il diametro orizzontale dei dischi dei respingenti dev'essere di mm. 350 almeno.		

OGGETTO	Dimensioni in mm	
	Massime	Minime
§ 13.		
[1] *Spazi liberi alle testate dei veicoli*, da ambe le parti dell'apparecchio di trazione, fra quest'ultimo, i dischi dei respingenti e le parti rigide fisse sporgenti dalla traversa di testa in un punto qualunque:		
larghezza	—	400
profondità, i respingenti essendo compressi a fondo. .	—	300
altezza al disopra della sommità delle rotaie	—	1800
[2] Non è stabilito alcun limite per il materiale esistente.		
§ 14.		
[1] *Sporgenza dei respingenti dal gancio di trazione*, misurata parallelamente all'asse del veicolo, dall'interno del gancio non teso alla fronte dei respingenti non compressi	400	300
[2] Dimensioni tollerate per il materiale costruito prima del 1887:		
carrozze.	(430)	—
carri	(430)	(223)
§ 15.		
[1] *Lunghezza dei tenditori*, misurata dalla fronte dei respingenti non compressi fino all'interno della maglia estrema, il tenditore essendo intieramente disteso (tenditore tutto aperto)	550	450
[2] Non è stabilito nessun limite per il materiale costruito prima del 1887:		
§ 16.		
Piccolo diametro della sezione della maglia del tenditore a contatto col gancio di trazione	35	25
§ 17.		
Attacco di sicurezza. — I veicoli ferroviari debbono potersi agganciare doppiamente, per modo che l'attacco di sicurezza entri in funzione quando l'attacco principale si rompe. I veicoli con attacco di sicurezza centrale debbono inoltre permettere il doppio attacco coi veicoli muniti di catene di sicurezza.		

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime
§ 18.		
[1] *Qualsiasi parte degli organi d'attacco che possa discendere* a meno di 130 mm. al disopra del piano delle rotaie, dovrà poter essere rialzata o sospesa, per modo da essere mantenuta almeno a quest'altezza.		
[2] Per il materiale esistente questa disposizione andrà in vigore al 1° gennaio 1912.		
§ 19.		
I veicoli debbono essere muniti di *molle di sospensione.*		
§ 20.		
I *freni* debbono essere disposti per modo che essi si serrino girando la manovella a destra, cioè nel senso della marcia delle lancette di un orologio.		
§ 21.		
[1] *Distanza delle loggette o degli altri pezzi fissi sporgenti sulla fronte dei veicoli* dalle fronti dei respingenti compresi a fondo, misurata secondo l'asse del veicolo	—	40
[2] Non è stabilito alcun limite per il materiale esistente.		
§ 22.		
Le dimensioni del profilo trasversale dei veicoli debbono rispondere alle prescrizioni delle Amministrazioni sulle linee delle quali essi debbono circolare. Queste prescrizioni sono da comunicare agli Stati interessati.		
§ 23.		
Le serrature delle carrozze per viaggiatori adibite al traffico internazionale debbono, in quanto le porte di queste carozze siano munite di una chiusura a chiave, corrispondere all'una o all'altra delle due forme di chiave rappresentate nell'allegato *B*.		
§ 24.		
[1] *Le porte scorrevoli esterne* debbono essere costrutte in modo che non possano cadere.		
[2] Quelle dei veicoli esistenti debbono soddisfare a questa condizione almeno quando le porte sono chiuse.		

OGGETTO	Dimensioni in mm.	
	Massime	Minime

§ 25.

Ogni veicolo deve portare, su ciascun fianco, delle *iscrizioni* indicanti

1° la ferrovia alla quale il veicolo appartiene o che lo ha immatricolato;

2° il numero d'ordine;

3° la tara o peso proprio, ruote e sale comprese. Tuttavia per i carri le cui sale debbono essere cambiate al passaggio se un'altra larghezza di binario, è ammesso che sia inscritto sulla cassa soltanto il peso della parte sospesa e sulle boccole di lubrificazione quello delle sale montate:

4° per i carri ed i bagagliai, il limite di carico ed il carico normale (portata) o il carico normale soltanto. Quando l'inscrizione non comportasse che un solo numero, s'intende che questo indica il carico normale. In questo caso il limite di carico sarà del 5 per cento superiore a questo numero;

5° la distanza fra le sale estreme, ovvero, quando il veicolo è a carrelli, la distanza fra i perni dei carrelli e la distanza fra le sale estreme di ciascun carrello;

6° quando ne sia il caso, il segno ◄—⊜—► previsto al § 2 e di cui l'alleg. *A*:

7° la data dell'ultima revisione;

8° per i veicoli a lubrificazione periodica, il periodo di lubrificazione e la data dell'ultima lubrificazione:

9° per i veicoli appartenenti a privati, il segno [P] da mettersi presso il numero d'ordine.

Art. III.

CONDIZIONI DI MANUTENZIONE DEL MATERIALE ROTABILE.

§ 1.

1) I veicoli ammessi al traffico internazionale debbono essere mantenuti in istato di conservazione soddisfacente che non comprenda in alcun modo la sicurezza dell'esercizio.

2) Se i veicoli non si trovano in tale stato, e, in particolare, se non soddisfano alle condizioni dei §§ 2 a 4 o presentano uno dei difetti indicati nel § 5, possono essere rifiutati.

§ 2.

Al momento del passaggio di un veicolo sulla rete di uno Stato confinante, il tempo trascorso dopo l'ultima revisione minuziosa non deve oltrepassare 3 anni. Tuttavia i veicoli, carichi o no, che possono viaggire sulle proprie ruote e che rientrano nel loro Stato di origine, debbono essere accettati dalle Amministrazioni intermedie, quand'anche questo tempo non sia scaduto.

§ 3.

1) Le boccole di lubrificazione debbono essere convenientemente provviste di materia lubrificante.

2) I veicoli a lubrificazione periodica, in cui il periodo di lubrificazione sia scaduto, non possono uscire dalla rete proprietaria senza essere riforniti di lubrificante.

§ 4.

I carri utilizzati per il trasporto del bestiame debbono essere restituiti perfettamente puliti e disinfettati.

§ 5.

DIFETTI AUTORIZZANTI IL RIFIUTO.

A) *Difetti nelle ruote e nelle sale.*

1) Ruote presentanti tracce di spostamento sulla sala.

2) Ruote i cui mozzi sono fessi senza essere cerchiati.

3) Ruote a razze le cui corone sono rotte da parte a parte ed i cui cerchioni hanno grossezza minore di 30 mm. al

circolo di rotolamento. Le rotture incipienti alla corona non costituiscono motivo di rifiuto.

4) Ruote presentanti una razza rotta da parte a parte o o più di una razza screpolata, e ruote con mozzo di ghisa nel quale il maggior numero delle razze sia allentato.

5) Ruote a disco pieno presentanti una fenditura circolare estendentesi a più di un quinto della zona circolare dove essa si trova, oppure presentanti più di due fenditure radiali.

6) Ruote fuse senza cerchioni, presentanti fenditure. Leggiere sfogliature sulla superficie di rotolamento, come pure difetti senza importanza nel corpo della ruota e provenienti dalla fusione, non costituiscono motivo di rifiuto.

7) Ruote il cui orlo ha meno di 20 mm. di grossezza nel punto di contatto colla rotaia: ruote con orlo tagliente cioè consumato in maniera da presentare uno spigolo vivo. Per i veicoli a tre sale non si terrà conto della grossezza degli orli delle ruote di mezzo.

8) Ruote le cui superfici di rotolamento presentano appiattimenti (sfaccettature) con saetta maggiore di 5 mm.

9) Ruote i cui cerchioni sono schiacciati (allargati), rotti, fessi per traverso o fessi per lungo.

10) Ruote con cerchioni separati, quando:

a) i cerchioni sono allentati oppure presentano tracce di uno spostamento trasversale.

b) più di due chiavarde, viti o chiodi di fissazione dei cerchioni sulla corona sono rotti, allentati o perduti;

c) in caso di fissazione a mezzo di anelli di sicurezza o di anelli a grappa:

¹) i bordi (o talloni) dei cerchioni, oppure gli anelli medesimi presentano fenditure lunghe più di 100 mm.;

²) più di due chiavarde di attacco degli anelli sono rotte.

11) Sale incurvate o presentanti fenditure o incipienti rotture.

12) Sale sulle quali sfregano dei tiranti del freno od altri pezzi. Se i pezzi che sfregano possono essere rimossi e se il logoramento non supera in profondità 2,5 mm. (5 mm. sul diametro) e non presenta spigoli vivi il veicolo dev'essere accettato.

B) *Difetti nelle boccole di lubrificazione e nei cuscinetti.*

1) Boccole di lubrificazione avariate in maniera da non potere più guidare sufficientemente la sala, o da non poter più contenere la materia lubrificante.

2) Cuscinetti fortemente riscaldati.

C) *Difetti nelle molle di sospensione.*

1) Spostamento oltre i 20 mm. di una molla o della sua foglia madre per rispetto alla boccola di lubrificante quando la distanza fra le sale estreme non oltrepassa 4500 mm., e oltre i 5 mm. quando tale distanza è maggiore.

2) Rottura della foglia madre d'una molla di sospensione.

3) Rottora di una sola foglia intermedia verso il mezzo, se si tratta di veicoli per viaggiatori; rottura di due o più foglie intermedie verso il mezzo se si tratta di carri merci.

4) Rottura di una molla a spirale od a bovolo, la cui perdita non sia impedita da un arresto o da una chiavarda che l'attraversa.

5) Mancanza o rottura dei pezzi necessari alla fissazione delle molle.

6) Cassa o cosciali (longaroni) del telaio poggianti sulla staffa della molla di sospensione, sfreganti sulle ruote o presentanti delle tracce recenti di contatti di questa specie. Le tracce vecchie di contatti precedenti, o il contatto di sopporti di sicurezza sul quarto esterno della lunghezza delle molle non autorizzano il rifiuto.

N. B. I veicoli nei quali la distanza fra le sale estreme non oltrepassa mm. 4500 e che si dirigono vuoti verso la loro rete d'origine debbono essere accettati anche coi difetti C, 2 a 6, a condizione che siano convenientemente e solidamente assicurati con zeppe o cunei.

D) *Difetti negli organi di repulsione.*

1) Aste o molle di respingenti rotte od avariate in guisa da impedire il giuoco dei respingenti.

2) Mancanza dei pezzi che impediscono ai respingenti di cadere.

3) Custodie di respingenti rotti o mancanti. Le custodie che, quantunque avariate, presentano ancora sufficiente garanzia di solidità e di guida dei respingenti, non costituiscono motivo di rifiuto.

N. B. I veicoli che si dirigono vuoti verso la loro rete di origine debbono essere accettati coi difetti D, 1 a 3 semprechè possano circolare senza pericolo in coda ad un treno.

E) *Difetti negli organi di trazione.*

1) Tenditori principali o tenditori o catene di sicurezza spezzati, ganci di trazione rotti o presentanti dei principi di rottura, quando non sia più possibile l'agganciamento regolamentare (comportante ad un tempo l'agganciamento principale e l'agganciamento di sicurezza) con altri veicoli.

2) Aste di trazione, chiavette e manicotti rotti o presentanti rotture incipienti.

3) Mancanza delle catene di sicurezza o dei tenditori di sicurezza ai veicoli non muniti di apparecchi che permettano l'impiego simultaneo dei due tenditori principali dei due veicoli a contatto.

4) Molle di trazione a spirale rotte, o molle di trazione a lame in cui la foglia madre sia rotta in un punto qualunque, od una delle altre foglie sia rotta verso il mezzo.

N. B. I veicoli che si dirigono vuoti verso la loro rete d'origine debbono essere accettati anche coi difetti E, 1 a 4 semprechè possano circolare senza pericolo in coda ad un treno.

F) *Difetti nel telaio e nella cassa dei veicoli.*

1) Parasale (piastre di guardia) rotti o fessi per oltre un terzo della loro sezione, come pure parasale allentati quando esse non possano essere assicurati stringendone le chiavarde.

2) Cosciali, traverse di testa, traverse intermedie interessate nella trazione, rotte di traverso.

3) Pezzi dell'ossatura della cassa rotti completamente, avarie alle porte ed alle loro chiusure, come pure alle pareti della cassa, al pavimento ed al tetto quando esse possano causare il deterioramento del carico o compromettere la sicurezza dell'esercizio.

N. B. I veicoli che si dirigono vuoti verso la loro rete di origine non possono essere rifiutati per cause di avarie al telaio, che nel caso in cui la loro ulteriore circolazione presentasse pericolo.

§ 6.

I veicoli con freni avariati o fuori di servizio non debbono essere rifiutati, ma essi debbono essere muniti di etichette ben appariscenti e in caratteri ben leggibili, indicanti che il veicolo non deve essere utilizzato come freno. I pezzi avariati o distaccati che potrebbero compromettere la sicurezza o causare altri danni, debbono essere smontati.

§ 7.

I veicoli rinviati vuoti debbono essere accettati dalla loro Amministrazione proprietaria in qualunque stato si trovino; per i carri che abbiano servito al trasporto del bestiame, questa accettazione non è obbligatoria che dopo completa pulitura e disinfezione.

Art. IV.

Carico dei carri merci.

§ 1.

I veicoli ammessi al traffico internazionale non possono essere rifiutati se il carico si trova in uno stato soddisfacente da non compromettere in nessuna maniera la sicurezza dell'esercizio e in particolare se soddisfa alle condizioni seguenti.

§ 2.

Gli oggetti caricati sui carri debbono essere disposti ed assicurati in modo che non possano spostarsi nemmeno in caso di urti o di scosse.

§ 3.

1) Il carico dev'essere ripartito il più uniformemente possibile fra tutte le quote del carro, specialmente fra quelle delle sale estreme.

2) I carri, il cui carico sia inegualmente ripartito tanto da far appoggiare la cassa o i cosciali sulle staffe delle molle di sospensione o di farli stregare sulle ruote, possono essere rifiutati.

§ 4.

Il carico di un carro non deve oltrepassare il limite di carico. In mancanza dell'inscrizione del limite di carico, è permesso un sovraccarico fino al 5% del carico normale inscritto sul carro.

§ 5.

1) il peso per ruota di qualsiasi veicolo non deve superare il massimo ammesso su ciascuna linea.

2) Le prescrizioni delle Amministrazioni per le singole linee debbono essere portate a conoscenza degli Stati interessati.

§ 6.

1) Il carico dei carri aperti non deve uscire dal profilo o sagoma di carico ammesso sulle varie reti. Per tener conto del passaggio nelle curve di piccolo raggio, la larghezza dei lunghi carichi dev'essere ridotta.

2) Le prescrizioni delle Amministrazioni per le singole linee debbono essere portate a conoscenza degli Stati interessati.

§ 7.

1) Il carico dei carri aperti non deve oltrepassare la traversa di testa più di quanto richiedesi per lasciare ancora fra il carico ed i dischi dei respingenti non compressi uno spazio libero di almeno 400 mm. fino a 2000 mm. di altezza al disopra del livello delle rotaie, e di almeno 200 mm. nella parte al disopra

della detta altezza di 2000 mm. Inoltre il carico deve lasciare sussistere intorno al gancio di trazione, per l'agganciamento dei tenditori, uno spazio completamente libero di almeno 200 mm. al disopra del gancio stesso e di una larghezza di almeno 200 mm. da ciascun fianco dell'asse di questo gancio.

2) Se il carico oltrepassasse la traversa di testa oltre i limiti ammessi qui sopra, si deve aggiungere un carro di sicurezza (carro scudo).

§ 8.

Per il carico di oggetti lunghi che non possono trovar posto sopra un solo carro, si debbono impiegare due carri muniti di traverse girevoli (carri a bilico). Questi carri possono essere congiunti fra loro: o per mezzo dell'attacco ordinario a vite, o per mezzo di un'asta in ferro o solidamente armata di ferro, o per mezzo di un carro intermedio di raccordo congiunto ai due carri portanti mediante aste o coll'attacco ordinario, o in fine per mezzo del carico stesso se questo lo permette e se ciascun bilico sopporta almeno tonn. 7,5. Il carico non deve appoggiare che sulle traverse a bilico; esso inoltre dovrà oltrepassare queste ultime di almeno 300 mm., e nel caso che esso solo riunisca i due carri, dovrà sporgere al di là dei bilici di almeno 1000 mm.

§ 9.

1) Nel caso dell'impiego di carri scudo o di carri intermedi il carico deve trovarsi alle seguenti distanze:

a) dal pavimento dei detti carri:

100 mm. al minimo;

b) dalle parti longitudinali dei carri scudo, allorquando queste si trovino ad una distanza verticale minore di 100 mm. al disotto del carico:

almeno 300 mm. se il carico non oltrepassa il centro del veicolo;

almeno 500 mm. quando esso ne oltrepassa il centro;

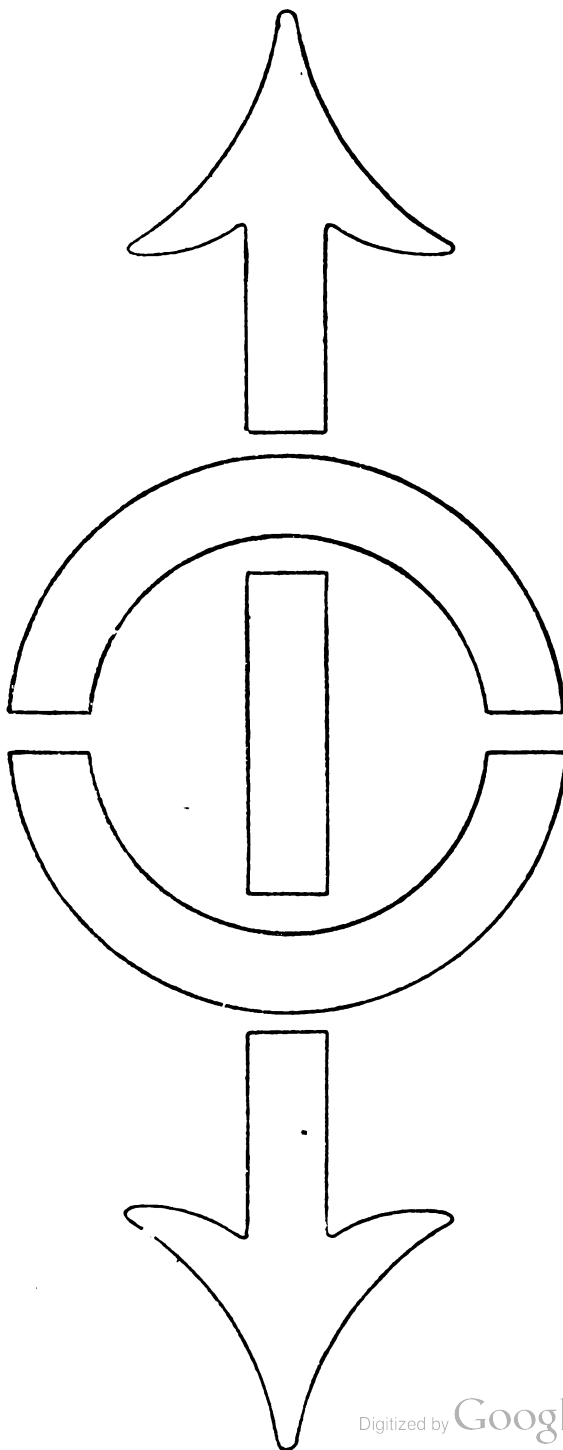
c) dalle pareti longitudinali del carro intermedio, al-

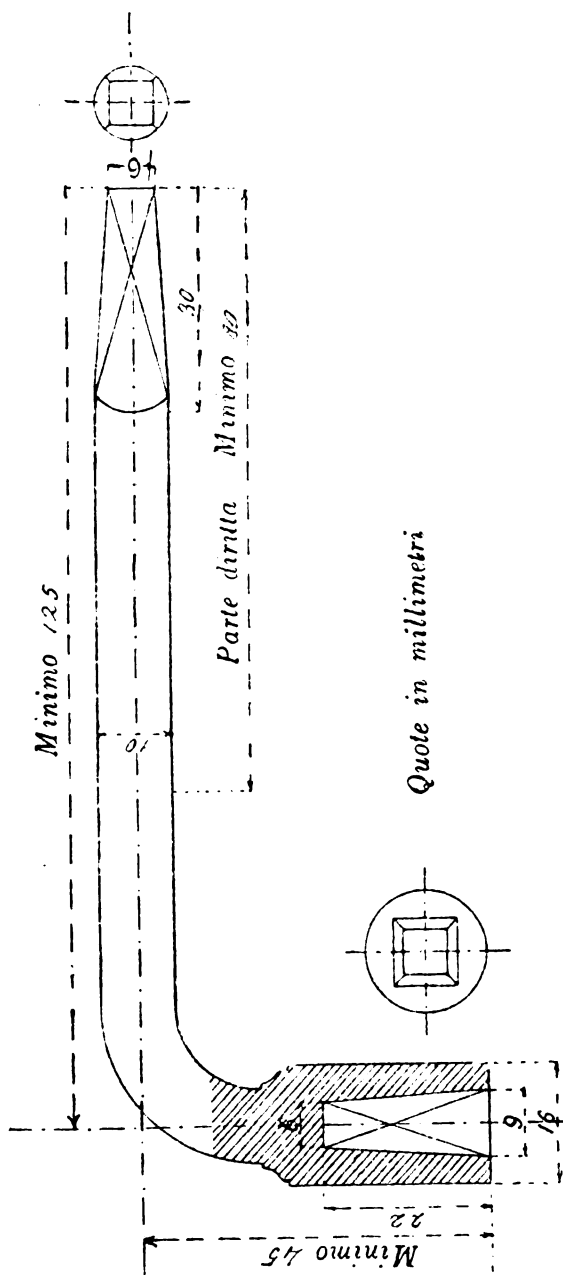
lorchè queste non si trovino a meno di 100 mm. al disotto del carico:

500 mm. almeno quando la distanza fra i perni dei bilici non oltrepassa i m. 20; se la distanza fra i perni dei bilici dei carri portanti è superiore a m. 20 le pareti del carro intermedio devono sempre trovarsi a mm. 100 almeno al disotto del carico.

2) Questi spazi non debbono essere ridotti dal carico di altri oggetti.

3) L'impiego di più di un carro intermedio non è ammesso.

ALLEGATO **A** ALLA PARTE PRIMA.

Marca dei veicoli. — Art. II, § 2, alinea 4.

ALLEGATO **B** ALLA PARTE PRIMA.

Chiave doppia per carrozze adibite al servizio internazionale — vedi Art. II, § 23.

PARTE SECONDA

Disposizioni per la chiusura dei carri vincolati a dogana (1)

(Art. 1 del protocollo finale di Berna, 18 maggio 1907 per la chiusura dei carri vincolati a dogana).

A. — Disposizioni generali.

I carri ed i compartimenti dei veicoli impiegati pel trasporto delle merci e dei bagagli, soggetti a vincolo doganale, dovranno essere costrutti in modo da prestarsi ad una chiusura facile e sicura, allo scopo d'impedire che le merci ed i bagagli rinchiusi nello spazio riservato per il loro carico possano essere sottratti o sostituiti senza rottura, o senza che di tale fatto restino traccie visibili.

In tali carri o compartimenti non dovrà esistere alcun vano nascosto, o difficile a scoprirsi, capace di contenere merci o bagagli.

Ogni carro, dovrà portare su due fianchi, l'indicazione del suo proprietario ed un numero.

Per i carri divisi in più compartimenti distinti, ciascuno di questi dovrà essere contrasegnato con una lettera.

B. — Disposizioni speciali.

Per garantire la sicurezza della loro chiusura i carri dovranno soddisfare alle seguenti condizioni:

§ 1.

Cassa dei carri. — Le pareti laterali, il pavimento, il tetto e tutte le parti del carro che formano il compartimento destinato alle merci od ai bagagli dovranno essere fissate in modo

(1) Hanno aderito alle disposizioni per la chiusura dei carri vincolati a dogana, oltre il Governo italiano i Governi degli Sati seguenti: 1) Germania, 2) Austria, 3) Ungheria, 4) Belgio, 5) Bulgaria, 6) Danimarca, 7) Francia, 8) Norvegia, 9) Paesi Bassi, 10) Rumania, 11) Svezia, 12) Svizzera, 13) Grecia, 14) Lussemburgo, 15) Serbia.

che non si possano dall'estremo staccare a rimettere a posto senza che ne restino visibili traccie. Tutte le dette parti dovranno essere in buono stato.

I guasti eventuali delle pareti dei carri non potranno rendere questi veicoli inadatti ad un trasporto ulteriore, tranne che nel caso in cui si potesse temere che le aperture, risultanti da questi guasti, lasciassero la possibilità di manomettere la merce contenuta nel carro.

§ 2.

Distanza fra le porte scorrevoli e le pareti dei carri. — L'intervallo fra le porte scorrevoli chiuse e la cassa dei carri coperti non dovrà in alcun caso essere maggiore di mm. 20.

§ 3.

Apparecchio di chiusura delle porte scorrevoli. — Ciascuna porta scorrevole del carro dovrà essere munita di un gancio a spina, o di altro sistema di chiusura che presenti la stessa sicurezza.

L'applicazione dei detti apparecchi di chiusura dovrà essere fatta in modo che, a porte chiuse, questi apparecchi non possono levarsi senza violenza o senza che ne restino traccie visibili.

§ 4.

Occhielli per la chiusura doganale. — Le porte scorrevoli, le porte a battenti, le porte delle pareti di testa e in genere tutte le porte utilizzabili dei carri chiusi, come pure le aperture per il riempimento e per la vuotatura dei carri cisterna o serbatoi dovranno essere munite di occhiali con un diametro interno di almeno 15 mm. o di altri ordigni di chiusura che permettano di introdurvi i lucchetti od i piombi doganali, dimodochè sia impossibile di aprire le porte o le aperture per il riempimento e per la vuotatura senza violare la chiusura doganale.

I detti occhielli o altri ordigni per la chiusura doganale dovranno essere assicurati ai carri mediante chiodi ribaditi, o chiavarde con dado avvitato all'interno, oppure posto in modo che colla porta chiusa non sia accessibile.

§ 5.

Chiusura di sicurezza delle porte scorrevoli. — La parte inferiore della porta dev' essere munita di un apparecchio di sicurezza destinato a rendere impossibile la rimozione della porta scorrevole dalla guida sulla quale scorre.

Detto apparecchio può consistere, ad esempio, in una spina che a porta chiusa si trovi impegnata in un occhiello inchiodato sulla guida o in un prolungamento dell' armatura del montante della porta fin sotto al fungo della guida o sotto la guida stessa, od in un ferro d'angolo, ovvero in una staffa inchiodata sulla guida, ecc. Per eccezione l'apparecchio di sicurezza può consistere in una guarnitura di lamiera a buchi che permetta l'impiego dei lucchetti o dei piombi doganali. I portarotelle dovranno essere fissati in modo da non potersi togliere senza rottura.

§ 6.

Guide delle porte scorrevoli. — Le guide delle porte scorrevoli dovranno essere ribadite almeno sopra due dei loro sostegni. Questi dovranno a loro volta essere assicurati alla cassa del carro per modo che non si possano togliere senza violenza e senza che ne rimangano traccie visibili.

§ 7.

Guida superiore delle porte scorrevoli. — Le porte scorrevoli dovranno nella loro parte superiore essere guidate da sbarre o rotaie scanalate, convenientemente assicurate al carro.

§. 8.

Porte a battenti e porte di testa. — Pei carri chiusi con porte a battenti (ad esempio carri da birra) o con porte nelle pareti di testa, tali porte dovranno, oltre l'apparecchio di chiusura e le ferramenta applicate in guisa da non potersi staccare dall'esterno, essere munite di un apparecchio di chiusura doganale che soddisfaccia alle condizioni specificate al § 4, in maniera ch'esse non possono essere aperte senza che la chiusura doganale ne rimanga guasta.

Le porte non utilizzate nelle pareti di testa (come ad esempio nei carri predisposti pel servizio sanitario) dovranno essere chiuse in modo stabile con un rivestimento, o listelli o ferramenta che offrano la maggior sicurezza sotto il punto di vista doganale.

§ 9.

Finestre e spiragli per la ventilazione. — Quando le aperture praticate nei carri chiusi, come le finestre e gli spiragli per la ventilazione, siano chiuse con sbarre, griglie, o lamiere bucate, gli spazi vuoti che ne risultano non dovranno sorpassare 30 centimetri quadrati, per modo che il contenuto del carro non possa venir sottratto attraverso le dette aperture. Nessuna delle parti che servono ad applicare le griglie deve potersi staccare dall'esterno del carro.

Se le aperture di cui trattasi sono chiuse non da griglie, ma col mezzo di sportelli scorrenti entro telai od a battente, queste parti dovranno essere assicurate nei modi seguenti cioè:

gli sportelli a battenti (ribalte) oppure scorrevoli orizzontalmente, col mezzo di caviglie, chiavistelli, uncini, chiavette od altro analogo modo di chiusura;

gli sportelli scorrevoli verticalmente, sia col mezzo dei sistemi di chiusura ora accennati, sia col mezzo di una chiusura doganale conforme alla prescrizione del § 4, cioè mediante lucchetti doganali o mediante funi munite di piombi doganali;

di modo che non si possano aprire gli sportelli dall'esterno senza rottura, o senza che ne rimangano traccie visibili o senza rottura della chiusura doganale.

I fori di scolo praticati nel pavimento dovranno essere provvisti di griglie quando il loro diametro supera i 35 mm.

§ 10.

Aperture sul tetto dei carri. — Per le aperture praticate sul tetto dei carri, chiuse con sportelli o coperchi, si osserveranno in quanto riguarda il modo di commessura o di chiusura di questi ultimi le disposizioni prescritte nei paragrafi precedenti.

§ 11.

Carri a gabbia (con pareti o pavimento a vani). — I carri a gabbia, quali ad esempio i carri per bestiame che soddisfac-

ciano pel resto alle condizioni sopraindicate, non potranno essere impiegati che per il trasporto di colli tali che sia impossibile di sottrarli o di sottrarre in tutto od in parte il loro contenuto attraverso i vani. In detti carri non potranno in particolar modo, trasportarsi i liquidi o le merci in grani o di natura farinacea, ancorchè racchiusi in fusti od in sacchi.

§ 12.

Carri aperti con coperture parziali fisse. — I carri aperti, le cui testate sono riunite da una forte sbarra e munite di coperture parziali fisse, larghe almeno 75 cm. e le cui sponde longitudinali hanno almeno 50 cm. di altezza, potranno, se provvisti di anelli per assicurarvi i copertoni, essere impiegati mediante questi ultimi al trasporto delle merci di ogni specie soggette al vincolo doganale.

§ 13.

Altri carri aperti. — Gli altri carri aperti, provvisti di anelli o altri congegni che permettano di assicurare i copertoni, potranno impiegarsi pel trasporto delle merci vincolate a dogana, quando si tratta di colli pesanti ciascuno non meno di 25 kg., o di merci il cui carico su carri chiusi o sui carri aperti menzionati al § 12, non è ammissibile o non è usuale, sia in rapporto al loro volume (grandi macchine, parti di macchine, caldaie a vapore, ecc.), sia in rapporto alla loro natura (legno, cotone, carbone, cok, sabbia, pietre, minerali, ferri greggi o ferri vecchi di ogni specie, ferri in verghe, bestiame, aringhe, olio di pesce, petrolio, ecc.).

Nel caso speciale del presente paragrafo è lasciata alle autorità doganali la cura di decidere, in conformità alle istruzioni da impartirsi loro dalle Amministrazioni doganali superiori, se a prevenire la sottrazione o la sostituzione delle merci sia necessario di coprirle con copertoni, di applicare loro piombi di controllo o di prendere altri provvedimenti di sicurezza, od altrimenti se sia il caso di fare in via eccezionale, astrazione completa di chiusura, o di altre misure per assicurare l'identità delle merci. L'autorità competente potrà anche far scortare i detti carichi.

Le istruzioni date dalle Amministrazioni di ciascun Stato per la esecuzione del precedente capoverso, saranno comunicate agli altri Stati contraenti.

§ 14.

Copertoni e modo di assicurarli. — Gli anelli per allacciare i copertoni dovranno essere chiusi e saldati, assicurati con chiodi ad occhiello ribaditi o muniti di dado avvitato nell'interno del carro e disposti ad una distanza massima di 115 cm., quasi al livello del pavimento del carro; e ciò sia alternativamente sulle sponde mobili laterali, o sulle porte, o sulle sponde fisse di testa, sia ancora sul telaio inferiore, in modo che la fune di chiusura possa impedire in ogni caso di levare le sponde mobili o di aprire le porte.

Negli orli dei copertoni dovranno essere praticati fori muniti di occhielli metallici, nei quali passa la fune di chiusura, e disposti l'uno dall'altro approssimativamente alla distanza stessa degli anelli, applicati al carro. Non si potranno impiegare anelli per assicurare i copertoni, che nella parte esterna di questi.

I copertoni dovranno essere di grandezza sufficiente ed in stato conveniente allo scopo cui sono destinati. Le cuciture, anche dei pezzi riportati, dovranno trovarsi da parte del rovescio o essere doppie, cioè formate da due righe di punti distanti da 15 a 25 mm.

Le corde per chiudere dovranno essere di un solo pezzo e munite alle due estremità di punte metalliche. A poca distanza da tali punte dovranno nella corda praticarsi occhielli per servire alla chiusura doganale una volta che siano bene e debitamente annodati i capi della fune.

Roma, addì 8 giugno 1908.

Il Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro Segretario di Stato per le Finanze
LACAVA.

NORME

emanate dal Ministero delle Finanze, Direzione generale dalle gabelle, in esecuzione del secondo comma del paragrafo 13, delle disposizioni per la chiusura dei carri vincolati a dogana.

N. 1 — *Carri aperti.*

La convenzione di Berna per l'unità tecnica delle strade ferrate, in ordine alla chiusura dei carri destinati al trasporto di merci soggette a dogana, distingue ai nn. 12 e 13 dell'art. 1° due specie di carri aperti, e cioè:

1° Carri aperti, le cui testate sono riunite da una forte sbarra e munite di coperture parziali fisse, larghe almeno 75 centimetri e le cui sponde longitudinali hanno almeno 50 centimetri di altezza e provvisti inoltre di anelli per assicurarvi i copertoni;

2° Carri totalmente aperti.

N. 2. — *Merci da trasportarsi in carri aperti muniti di coperture parziali fisse.*

I carri aperti della prima specie, cioè quelli muniti di coperture parziali fisse, saranno ammessi al transito doganale quando presentino le condizioni di cui al citato n. 12, qualunque sia la qualità della merce contenutavi ed il volume dei colli.

N. 3. — *Merci il cui carico è permesso sui carri totalmente aperti.*

I carri della seconda specie, cioè quelli totalmente aperti, si ammetteranno al transito, quando contengono:

a) colli del peso ciascuno non minore di 25 chilogrammi, qualunque sia la qualità della merce;

b) merci che per il loro volume richieggono il carico sui carri di detta specie (grandi macchine e loro parti, artiglierie, carri, vetture, costruzioni metalliche ecc.);

c) merci il cui carico non si usa o non si può eseguire, per la loro natura, che su carri aperti (legname, cotone in massa, carbone, pietre, terre, minerali, ferri greggi o vecchi d'ogni sorta, ferri in barre, bestiame, aringhe olii di pesce o

minerali, ecc.). Però i colli indicati alla lettera *a*) e in generale gli oggetti di poca dimensione, non potranno essere ammessi sopra carri che non siano muniti di sonde ai quattro lati.

N. 4. — *Carico dei carri.*

Gli ufficiali verificatori prima di dare il permesso di caricare i carri si accerteranno che gli anelli, cui va assicurato il copertone, si trovino nelle condizioni stabilite dal n. 14 dell'art. 1° già citato, in modo che le merci caricate non si possano sottrarre, nè alterare attraverso l'interstizio tra il copertone e la parete del carro.

Compiuto il carico, essi avvertiranno che il copertone si disponga in modo che gli occhielli od anelli di esso, risultino alternati con quelli applicati alle sponde, alle porte ed al telaio del carro e che la funicella, passata negli anelli ed occhielli medesimi, venga a formare una ammagliatura a serpentina. Osserveranno ancora che il copertone sia in buono stato e risponda alle prescrizioni di cui al menzionato n. 14, alinea secondo e terzo. In caso contrario ne esigeranno il cambio con un altro in perfetta regola.

La corda da impiegarsi per assicurare il copertone al carro dovrà essere di un solo pezzo, in perfetto stato, di diametro non inferiore a millimetri sei e munita di punte metalliche ai due capi e di occhielli a poca distanza da queste, giusta il disposto dell'ultimo alinea del ripetuto numero 14.

N. 5 — *Piombatura dei carri.*

I piombi doganali saranno applicati col mezzo di apposita funicella passata negli occhielli, praticati in quella dell'ammagliatura, in guisa che, ricevuta l'impronta dei conii della tenaglia, riesca impossibile toglierli senza alterarli o rompere la funicella che li regge. Il numero dei piombi doganali da impiegarsi per ogni carro aperto non sarà mai minore di due, applicati l'uno agli occhielli della fune, l'altro all'annodatura dei due capi di essa.

Se trattasi di carri aperti contenenti colli di grosso volume,

il contrassegno doganale sarà applicato alla merce, quando a questa non venga sovrapposto il copertone.

In tal caso ogni collo dovrà contrassegnarsi con uno o più piombi a seconda delle occorenze. Quando per meglio assicurare il carro, oltre l'ammagliatura ordinaria si credesse necessario l'uso di altre corde applicate traversalmente, queste dovranno essere egualmente passate negli anelli del carro e fermate ai loro capi con nodi da munirsi pure di piombi doganali.

Roma, 23 giugno 1908.

Il Direttore Generale
VARVELLI.

DECRETO MINISTERIALE *12 giugno 1908, col quale sono chiamati a far parte del Consiglio Generale del traffico, i due rappresentanti del personale ferroviario.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lett. *n.* e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il Regolamento con R. D. 22 dicembre 1907, n. 838;

Visto il risultato dello scrutinio delle votazioni fatte dal personale ferroviario nei giorni 21, 22 e 23 aprile 1908, per la elezione di due rappresentanti nel Consiglio Generale del Traffico;

DECRETA:

I signori *Giuseppe Ficarelli* e *Carlo Lusenti* sono chiamati a far parte del Consiglio Generale del Traffico, quali rappresentanti del personale ferroviario.

Roma 12 giugno 1908.

Il Ministro
BERTOLINI.

Ordine Generale N. 15.

(SERVIZIO II)

Firma dei documenti contabili.

I mandati e i ruoli di paga saranno firmati dai Capi dei Servizi Centrali costituenti la Direzione Generale o dai titolari dei rispettivi Uffici distaccati o dalle Divisioni Compartimentali secondo quanto è specificatamente chiarito in appresso.

In caso di assenze o di impedimento del Capo Servizio o dei titolari delle Divisioni o degli Uffici la firma di cui sopra resta devoluta ai funzionari che normalmente li sostituiscono.

SERVIZIO I. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e i ruoli di sua competenza; emette e firma i ruoli di paga per i Consiglieri d'Amministrazione, pel Direttore Generale, pei vice Direttori Generali e per i membri dell'Ispettorato Centrale; controfirma i mandati e ruoli emessi dal Segretariato delle ex Ferrovie Meridionali di Firenze.

Il Capo dell'Istituto sperimentale emette e firma i mandati ed i ruoli del proprio Ufficio e controfirma i ruoli dei laboratori distaccati di Torino, Firenze e Palermo.

SERVIZIO II. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e i ruoli di sua competenza.

Gli Uffici di Ragioneria Compartimentali, oltre i mandati ed i ruoli di loro competenza, emetteranno e firmeranno quegli altri mandati generici relativi a più Divisioni od Uffici Compartimentali.

SERVIZIO III. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza e firma quelli emessi dai suoi Uffici Compartimentali.

SERVIZIO IV. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e i ruoli di sua competenza.

Il titolare dell'Ufficio Istituti di previdenza di Milano e quello della Cassa Pensioni e Consorzio Mutuo Soccorso di Firenze firmano i ruoli di loro competenza.

SERVIZIO V. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza e quelli degli Uffici Compartimentali.

SERVIZIO VI. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza e firma quelli emessi dalla Divisione Approvvigionamenti di Firenze, dall'Ufficio Economato di Torino, dai Magazzini e dalle Agenzie Marittime.

SERVIZIO VII. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza e firma quelli emessi dalla Gestione copertoni attrezzi e statistica percorrenze residenti a Bologna e dalle Delegazioni circolazione veicoli di Milano e Napoli.

Le Divisioni Compartimentali del Movimento e Traffico emetteranno e firmeranno direttamente i propri documenti contabili e controfirmeranno quelli emessi dalle dipendenti Sezioni.

SERVIZIO VIII. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza.

SERVIZIO IX. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza.

I titolari del Controllo dei Prodotti provvederanno analogamente per i loro documenti contabili.

SERVIZIO X. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza.

L'Ufficio studi e collaudi di Firenze, l'Ufficio studio nuovi impianti e trasformazioni Officine di Torino, l'Ufficio Centrale di Contabilità del materiale di Firenze, le Divisioni Compartimentali della Trazione e del Materiale, nonchè gli Ingegneri Capi delle Officine emetteranno e firmeranno i propri mandati e ruoli.

L'Ufficio studi e collaudi di Firenze controfirmerà i mandati emessi dai dipendenti uffici di collaudo distaccati a Torino, Milano, Genova e Napoli.

Le Divisioni Compartimentali controfirmeranno quelli emessi dalle dipendenti Sezioni.

SERVIZIO XI. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza.

Analogamente provvederanno gli Ingegneri Capi dell'Officina apparati centrali di Milano e dell'Officina del materiale fisso di Pontassieve, nonchè le Divisioni Compartimentali del

mantenimento e sorveglianza, le quali controfirmeranno anche i documenti contabili emessi dalle rispettive Sezioni.

SERVIZIO XII. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza e dei diversi Uffici delle Costruzioni.

SERVIZIO XIII. — Il Capo Servizio emette e firma i mandati e ruoli di sua competenza e degli uffici di Stralcio di Riscontro e di liquidazione distaccati e quelli riguardanti le Commissioni di riconsegna delle linee e del materiale delle cessate Reti.

La facoltà di firmare i ruoli delegata alle Divisioni Compartimentali ed ai citati Uffici distaccati dei Servizi Centrali non si estende alle specifiche di trasferte e di trasloco che devono essere inviate alla firma del Capo Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 16.

(SERVIZIO I)

Ufficio per la pubblicità nelle stazioni e nei treni, ed ufficio per la rivendita libri e giornali.

Col giorno 21 giugno 1908 l'Ufficio per la pubblicità nelle stazioni e nei treni, istituito giusta l'Ordine Generale N. 28-1906, è passato alla dipendenza del Servizio I, continuando a funzionare secondo le norme stabilite nell'Ordine Generale predetto.

Alla dipendenza del Servizio medesimo è posto anche l'ufficio per la rivendita libri e giornali, il quale dal 1° luglio 1908 funzionerà con le apposite norme, approvate dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 19 giugno 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Appendice all'Ordine Generale N. 40-1905.

(SERVIZIO I)

Modificazioni nell'ordinamento del Servizio centrale V.

(Vedi Ordine Generale N. 40-1905 ed Ordine di Servizio N. 26-1905)

A revoca delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 26-1905 ed a parziale modificazione dell'Ordine Generale N. 40-1905, l'organizzazione del Servizio Centrale V (Sanitario) e le sue attribuzioni, a datare dal 1° luglio 1908, restano fissate come segue:

Ufficio 1° — Segretariato - Personale - Economato - Statistica.

Ufficio 2° — Accertamenti - Assistenza - Infortuni e Soccorso-Previdenza.

Ufficio 3° — Igiene e Malaria.

In conseguenza la materia contemplata dal paragrafo *f*) del N. 4 dell'Ordine Generale N. 40-1905 diviene di competenza dell'Ufficio 2°.

A ciascuno dei suddetti uffici è preposto un medico-chirurgo da designarsi dal Direttore generale.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 167.

(SERVIZIO X)

Attuazione dei protocolli finali 18 maggio 1907, della 3ª Conferenza internazionale di Berna per l'Unità tecnica delle Strade Ferrate e per la chiusura dei carri vincolati a dogana.

Col Decreto ministeriale in data 8 giugno 1908 pubblicato nel presente *Bollettino* sono state sanzionate e rese esecutorie dal 1° luglio 1908 le disposizioni contenute nei protocolli finali

della 3ª Conferenza per l'Unità tecnica delle Strade Ferrate e per la chiusura dei carri vincolati a dogana.

A partire dalla data suindicata sono quindi da considerarsi come abrogate tutte le disposizioni e norme attualmente in vigore pel servizio cumulativo tanto internazionale quanto interno italiano, che non sono in armonia colle prescrizioni dei protocolli di cui sopra.

Per quanto concerne il protocollo finale della 3ª Conferenza di Berna relativo all'Unità tecnica delle strade ferrate si richiama in modo speciale l'attenzione del personale sulle disposizioni seguenti che più notevolmente differiscono da quelle attualmente in vigore:

1° Come risulta dall'art. 2, paragrafo 2° punto 4° del detto protocollo, per indicare che un veicolo con distanza fra gli assi estremi superiore a m. 4.500 è munito di assi radiali, viene adottato il segno convenzionale ←⌢→ il quale avrà quindi lo stesso valore delle iscrizioni attualmente in uso « *Sale radiali* », « *Lenkachsen* », *Essieux convergents* » e simili.

Pertanto ai veicoli di altre Amministrazioni circolanti sulle linee italiane e portanti il segno ←⌢→ sarà da farsi lo stesso trattamento previsto pei veicoli ad essi radiali.

Per l'applicazione del segno ←⌢→ ai nostri veicoli si daranno disposizioni a parte a cura del Servizio Centrale X.

2° Secondo le prescrizioni finora in vigore la minima grossezza o spessore dei cerchioni dei carri e delle carrozze in servizio cumulativo misurata al punto di massimo consumo era di mm. 20.

Ora in relazione alle nuove norme di cui all'art. 2 paragrafo 7° del protocollo detto è prescritto che la minima grossezza dei cerchioni delle ruote misurata nel piano del circolo di rotolamanto deve essere almeno di mm. 25.

Siccome però in base alle norme attualmente in vigore sulla nostra Rete è ammesso che esistano veicoli senza freno assegnati alle categorie di velocità (3ª) e (4ª) (e quindi non esclusi dal servizio cumulativo) nei quali lo spessore dei cerchioni sia anche di soli 20 mm., così sono state date a cura del Servizio Centrale X le opportune disposizioni per la sostituzione degli assi con cerchioni di spessore inferiore al prescritto.

Per intanto si dispone che quando i verificatori vengono chiamati a visitare veicoli senza freno assegnati alle categorie di velocità (3ª) e (4ª) da inviarsi all'estero, misurino sempre con speciale attenzione lo spessore minimo dei cerchioni e se constateranno che questi sia inferiore a m m 25 non dovranno dichiarare il veicolo stesso atto a circolare all'estero, e dovranno etichettarlo *per cambio assi causa deficiente spessore cerchioni.*

A questo riguardo si osserva che le differenze della dicitura delle norme attualmente in vigore in confronto alle nuove, sono puramente di forma poichè il massimo consumo, e quindi la minima grossezza dei cerchioni, si verifica appunto nel piano di rotolamento. Per la misura della grossezza minima dei cerchioni valgono quindi le istruzioni e norme attualmente in vigore.

3° Tutti i veicoli debbono portare su ciascun fianco l'indicazione della distanza fra le sale estreme, mentre secondo le norme precedentemente in vigore tale indicazione era richiesta soltanto pei veicoli con passo superiore a m. 4.500. Sono state impartite dal Servizio Centrale X disposizioni per l'applicazione di tale iscrizione a tutti i nostri veicoli.

4° Del protocollo della 3ª Conferenza per l'Unità tecnica delle strade ferrate fanno parte anche norme relative alle *Condizioni di manutenzione del materiale rotabile* (art. III) e norme relative al *Carico dei carri merci* (art. IV), le quali non avevano riscontro nelle prescrizioni fino ad ora in vigore.

Ora, per il servizio cumulativo internazionale ed interno italiano, a partire dal 1° luglio dovendosi osservare tutte le prescrizioni del nuovo protocollo, dovranno pure osservarsi anche quelle di cui agli art. III e IV detti, riguardanti le condizioni di manutenzione del materiale rotabile e le disposizioni del carico, e quindi a partire da tale data sono da ritenersi abrogate tutte le disposizioni contrarie contenute nelle convenzioni e regolamenti per lo scambio del materiale rotabile fra la nostra ed altre Amministrazioni ferroviarie sia estere che italiane.

Per quanto riguarda la chiusura dei carri vincolati a dogana saranno da osservarsi le disposizioni incluse nel nuovo « Rego-

lamento sul servizio doganale delle stazioni » di cui è parola nel seguente Ordine di Servizio, n. 168.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 168.

(Servizio VIII)

Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie.
(Parte 1ª, 2ª e 3ª)
(Vedi Ordine di Servizio N. 51-1907 e n. 57-1908).

Col 1° luglio 1908 andranno in vigore le disposizioni contenute nelle tre Parti del Regolamento sul servizio doganale che le Ferrovie prestano a sensi dell'art. 8 delle Tariffe e condizioni pei trasporti, e dell'art. 10 della Convenzione Internazionale di Berna.

Le tre Parti medesime riguardano le disposizioni generali e quelle riferentisi ai bagagli ed alle merci estere in importazione, sia per lo sdaziamento, sia per la spedizione da una Dogana all'altra con bolletta di cauzione, o da introdursi negli stabilimenti industriali.

Con ciò, restano abrogate le corrispondenti disposizioni che sulla materia trovansi attualmente in vigore e che vennero diramate: per la ex Rete Adriatica, colla *Raccolta delle principali disposizioni relative al Servizio delle gestioni merci*, (volume II - Capo VII); dall'ex Rete Mediterranea, cogli Ordini Generali di Servizio n. 113 e 159-1889; dall'ex Rete Sicula col *Regolamento contenente le norme e tariffe per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali*, nonchè con altre pubblicazioni successive.

Rimangono abrogati anche gli Ordini di Servizio n. 51-1907 e 57-1908, perchè le relative disposizioni trovansi comprese nelle dette Parti.

Conseguentemente, fino alla completa pubblicazione del Regolamento, continueranno ad aver vigore, per gli oggetti non trattati nelle accennate Parti, le disposizioni attuali.

Avvertesi poi che nel paragrafo 8 della Parte 3ª del Regolamento, ora pubblicata, si sono riprodotte le disposizioni concordate nella III conferenza internazionale di Berna del 18 maggio 1907 sulla unità tecnica delle strade ferrate, in quanto riguardano i carri da usarsi per il carico delle merci vincolate a dogana, e la loro chiusura, che avranno vigore dal 1° luglio 1908, come risulta dal Decreto Ministeriale 8 giugno 1908 pubblicato nel presente Bollettino.

Si raccomanda la esatta osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento, anche per evitare contestazioni con la R. Finanza e col Pubblico.

La distribuzione del Regolamento suddetto si farà a cura del Servizio VIII (Commerciale).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

(*Allegato all'Ordine di Servizio N. 168-1908*).

Elenco dei Moduli contemplati nel Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie (Parti I, II e III)

Serie	Numero attuale	Nuovo numero	Colore dello stampato	TITOLO	Articoli del regolamento	Numero dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni R. M.	R. A.	R. S.	Avvertenze
H	83	1	bianco	Dichiarazione per le Dogane.	20	272	A 65	B.I. 65	(1)
H	218	2	fondo rosso	Etichetta « Bagagli esteri ».	28	289 b)	—	—	
H	—	3	bianco	Bolletta d' importazione.	44	285-A	A 167	—	
H	234	4	id.	Certificato di eseguito sdoganamento.	50	—	—	—	
H	—	5	id.	Bolletta di cauzione su lista di carico (formato grande).	78	276 bis	F 25 d	—	
H	232	6	id.	Come sopra (formato piccolo)	78	276 ter	F 25 e	—	
H	—	7	giallo	Busta per le bollette di cauzione su lista di carico.	78	—	F 26	—	
H	—	8	bianco	Ordine per le operazioni doganali da parte dei mittenti.	83	—	—	—	(2)
H	—	9	id.	Bolletta di cauzione con dichiarazione.	85	286-A	A 94	B.I. 94	
H	—	10	camoscio	Etichetta per carri piombati di Dogana.	91	328	F 4 e	—	
H	—	11	id.	Etichetta per cestoni ed altri recipienti, piombati di Dogana.	91	328-A	F 4	—	
H	118	12	verde chiaro	Etichetta per colli piombati di Dogana.	91	289 *grande*	F 17 *grande*	B.I. 99	

Serie	Numero attuale	Nuovo numero	Colore dello stampato	TITOLO	Articoli del regolamento	Numero dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni R. M.	R. A.	R. S.	Avvertenze
H	118	13	giallo	Etichetta per i documenti di trasporto per merci vincolati a Dogana	91	289 *piccolo*	F. 17 *piccolo*	—	
H	231	14	giallo scuro	Foglio speciale di carico per le merci scortate da bolletta di cauzione	92	274	F 16	—	
H	85	15	Rosa	Nulla osta per rilascio merci. .	102	244	F 28	R.I. 91	(3)
H	—	16	bianco	Bolletta per introduzione in deposito.	106	285-C	A 168	—	
H	—	17	id,	Ordine per le operazioni doganali da parte dei destinatarii.	110	—	—	—	(4)
H	84	18	verde chiaro	Avviso per chiedere le disposizioni dei destinatarii.	114	225	F 37	R.I 92	(5)

Avvertenze

(1) Vendibile al pubblico al prezzo di L. 0.05 – modificato in parte; può però essere usato il modulo attuale fino all'esaurimento delle scorte esistenti. Con altra disposizione e con avviso al pubblico si stabilirà da qual data non si dovrà più accettare dai mittenti il modulo attuale.

(2) Modulo di nuova istituzione, la cui prima fornitura verrà fatta direttamente alle stazioni interessate, dal Servizio VI.

(3) Modificato; quello attuale può essere usato fino all'esaurimento delle scorte esistenti.

(4) La relativa fornitura deve essere chiesta dalle Stazioni della ex R. A., che sono abilitate ad eseguire operazioni per conto dei privati, le quali finora non ne fossero state provvedute.

(5) Modificato, ma fino ad esaurimento delle scorte esistenti può usarsi quello attuale.

Ordine di Servizio N. 169.

(SERVIZIO VII)

Trasformazione in stazione della fermata di Rosta.

La fermata di Rosta della linea Modane-Torino dal 1° giugno 1908 venne trasformata in stazione abilitata agli incroci ed alle precedenze dei treni.

Detta stazione è munita dei seguenti impianti:

binario d'incrocio della lunghezza utile di n. 450;

due semafori di seconda categoria situati, per rispetto ai treni in arrivo, a destra quello verso Avigliana ed a sinistra quello verso Alpignano, ed alla distanza dalla punta del deviatoio estremo rispettivamente di m. 1300 e di m. 1500;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1438 con la chiamata R. T.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 170.

(SERVIZIO VIII)

Biglietti di abbonamento.
(Vedi Ordine di Servizio 55-1907).

Nell'allegato *A*, all'ordine di Servizio N. 55-1907, deve essere aggiunta la Sezione del Movimento e del Traffico di Bologna, la quale è stata abilitata all'emissione dei biglietti di abbonamento e delle tessere.

La circoscrizione della predetta Sezione agli effetti di tale servizio, è la stessa che le compete per quella del movimento e del traffico, e che risulta dall'*Ordine Generale N. 12*, pubblicato nel *Bollettino Ufficiale* N. 22-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 171.

(Servizio I)

Costituzione delle Sezioni distaccate di Movimento e Traffico di Venezia e di Firenze.

(Vedi Ordine Generale N. 12-1908).

Con riferimento alle disposizioni transitorie dell'Ordine generale N. 12-1908, col 1° luglio 1908 saranno costituite le Sezioni distaccate di Movimento e Traffico con sede a Venezia ed a Firenze. Dette Sezioni a partire da tale data funzioneranno colle norme indicate dal surricordato Ordine generale.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 172.

(Servizi II, VI e XI)

Istruzione sulla richiesta, somministrazione e contabilità delle scorte di materiali per il servizio del mantenimento.

A datare dal 1° luglio 1908 resta soppressa la contabilità del Conto 3 *bis* « Scorte diverse in consegna al Mantenimento », e conseguentemente i materiali esistenti di scorta sulle linee del Mantenimento, compresi ghiaia, pietrisco e materiali da costruzione in genere, saranno tenuti in evidenza al Conto 3 « Approvvigionamenti »; fatta eccezione delle materie di ordinario consumo e dei materiali occorrenti per immediato impiego, che saranno prelevati dai Magazzini con imputazione diretta al Conto di spesa.

La contabilità dei materiali per quantità e valore sarà tenuta esclusivamente dalle Sezioni del Mantenimento senza alcuna distinzione di spesa per linea, ma separatamente per manutenzione ordinaria, per manutenzione straordinaria, per lavori in conto migliorie, in conto patrimoniale e in conto terzi.

Alle Divisioni del Mantenimento e Sorveglianza è riservato l'incarico di rivedere e di riassumere in contabilità, per i titoli dei lavori suaccennati, i documenti emessi od accettati dalle dipendenti Sezioni, e di curarne la perfetta corrispondenza colle scritturazioni degli Uffici di Ragioneria.

I Servizi Centrali degli Approvvigionamenti, della Ragioneria e del Mantenimento, provvederanno per la distribuzione delle nuove Istruzioni sulla richiesta, somministrazione e contabilità delle scorte di materiali per il Servizio del Mantenimento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 173.

(SERVIZIO II e XI)

Istruzione sulla contabilità dei lavori e del personale del Mantenimento.

In relazione a quanto è stabilito dall'Ordine Generale N. 13 1908 sull'ordinamento delle Divisioni del Mantenimento e delle Sezioni distaccate, a partire dal 1° luglio 1908 la completa contabilizzazione di tutte le entrate e di tutte le spese ordinarie, straordinarie e per partite di giro riguardanti i lavori, le provviste e le forniture sulle linee in esercizio, nonchè di tutte le spese del personale degli Uffici e della linea, spetta alle Sezioni.

Alle Divisioni del Mantenimento è riservato l'incarico di compilare i documenti contabili riguardanti i propri uffici e di verificare e riassumere i documenti emessi dalle Sezioni distaccate, curandone la perfetta corrispondenza con le scritturazioni degli uffici di Ragioneria.

La tenuta delle posizioni contabili del personale del mantenimento è deferita agli uffici di Ragioneria.

I Servizi Centrali della Ragioneria e del Mantenimento provvederanno per la distribuzione dell'Istruzione, che regola la contabilità dei lavori e del personale del Mantenimento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 174.

(Servizio XI)

Servizio a semplice binario al ponte in ferro sul Po presso Mezzanacorti fra le stazioni di Bressana Bottarone e di Cava Manara della linea Pavia-Voghera.

Con richiamo all'Ordine di Servizio N. 8 del 7 luglio 1906 della Direzione Compartimentale di Genova, si porta a conoscenza del personale che, a partire dal treno 74 del giorno 30 giugno 1908, il servizio a semplice binario sul ponte sul Po presso Mezzanacorti verrà effettuato sul binario dei treni dispari.

E però dall'indicato treno fino a nuovo avviso tutti i treni pari e dispari percorreranno il sopradetto ponte sul binario dei treni dispari.

Nulla però è mutato in quanto riguarda la fermata sul passaggio dal semplice al doppio binario, il rallentamento dei treni, la soppressione del pilotaggio, le manovre dei segnali e scambi e le istruzioni tutte, di cui i precedenti Ordini di Servizio N. 8-1906, N. 3-1907 e N. 13-1907 della Direzione Compartimentale di Genova e N. 112-1908 del Servizio XI.

Inoltre tutti i treni pari dovranno fermarsi al posto telegrafico di cui il predetto Ordine di Servizio N. 13-1907 della Direzione compartimentale di Genova.

Resta abrogato l'Ordine di Servizio N. 7-1907 della Direzione compartimentale suddetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 175.

(Servizio VII)

Cessazione del pedaggio dei treni della Società Veneta sul tronco Padova-Camposampiero. Servizio cumulativo colla linea Camposampiero-Montebelluna.

(Vedi Ordini Generali N. 11-1905 e N. 16-1906 - Ordine di Servizio N. 11-1905 e Istruzione N. 9-1906 del Servizio IX).

Col 30 giugno 1908 cessa il pedaggio dei treni della Società Veneta sul tronco Camposampiero-Padova della linea Padova-Bassano, e di conseguenza, a datare dal 1° luglio 1908,

i treni stessi saranno dalla detta Amministrazione limitati al percorso della sua linea Montebelluna-Camposampiero.

Si ricorda che le stazioni della linea Camposampiero-Montebelluna sono quelle di Camposampiero, Castelfranco Veneto, Fanzolo e Montebelluna, e che i servizi, cui sono abilitate, risultano dal « *Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza colle ferrovie e linee secondarie, colle tramvie e coi laghi* ».

Le stazioni di Camposampiero, Castelfranco Vèneto e Montebelluna, esercitate dallo Stato, continuano ad essere comuni colla Veneta.

Cessa, invece, la comunanza della stazione di Padova.

Il servizio cumulativo colla linea Camposampiero-Montebelluna è regolato dalle seguenti norme:

a) per quanto riguarda le tariffe, le tasse minime, le distanze e il modo di computarle, restano ferme le disposizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 11-1905;

b) i trasporti fra stazioni esclusive dello Stato e di Ammistrazioni corrispondenti e la stazione di Fanzolo della linea Camposampiero-Montebelluna, vanno tassati e istradati per quello dei transiti di Camposampiero, Castelfranco Veneto o Montebelluna che determina la via più economica, salvo contraria domanda dello speditore;

c) i trasporti fra le stazioni comuni di Camposampiero, Castelfranco Veneto e Montebelluna vanno eseguiti e tassati per la via più economica, salvo contraria domanda dello speditore;

d) i trasporti in partenza:

1° da Camposampiero per oltre Castelfranco o per oltre Montebelluna e viceversa;

2° da Castelfranco Veneto per oltre Camposampiero o Montebelluna e viceversa;

3° da Montebelluna per oltre Castelfranco o per oltre Camposampiero e viceversa;

vanno tassati per la via più economica, ma istradati per la via esclusiva dello Stato;

e) i trasporti da stazioni ex-Venete oltre Camposampiero o Castelfranco Veneto per oltre Montebelluna e viceversa, vanno tassati per la via più economica ed istradati per la via esclusiva dello Stato.

Per quanto precede, i trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc. non sono ammessi, in servizio cumulativo, al transito sulla linea Camposampiero-Montebelluna.

Sono, quindi, vietate le rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio, determinanti il transito sulla detta linea.

Le stazioni di Camposampiero, Castelfranco Veneto e Montebelluna dovranno segnalare ai competenti Controlli, tutti gli estremi dei trasporti che, in arrivo alle medesime da stazioni delle Ferrovie dello Stato e Amministrazioni corrispondenti, venissero rispediti dai destinatari, dopo lo svincolo, rispettivamente per una delle stazioni di Montebelluna, Castelfranco Veneto e Camposampiero.

Cessano, pertanto, d'avere effetto, anche per quanto concerne la linea Padova-Montebelluna, le disposizioni riguardanti i trasporti in borsa comune.

Viene continuato, con le norme e modalità in vigore, il servizio di transito, sulla linea Camposampiero-Montebelluna, dei carri completi a P. V. provenienti da oltre Castelfranco Veneto o Camposampiero per oltre Montebelluna e viceversa.

Per tutto quanto riguarda l'eseguimento dei trasporti in servizio comulativo, l'uso e scambio del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico, valgono le disposizioni attuali in quanto non siano modificate da quelle contenute nel presente Ordine di Servizio.

Col 1° luglio 1908 andranno in vigore le seguenti norme:

Nelle stazioni di Camposampiero, Castelfranco Veneto e Montebelluna viene istituita, per i trasporti di merci, la gestione contabile di transito, la quale inizierà le proprie scritturazioni per i trasporti in ambo i sensi, *aventi data dal 1° luglio 1908*.

Per l'eseguimento delle operazioni concernenti tale gestione le citate stazioni dovranno attenersi all'Ordine di Servizio N. 75-1908 nella parte che riguarda i transiti contabili interni, nonchè alle istruzioni di dettaglio che verranno all'uopo impartite.

Le sopraindicate stazioni di transito e la ferrovia in contatto dovranno essere aggiunte nell'articolo 3 del citato Ordine di Servizio.

Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo dovranno essere presentate dai

mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate nel trasporto.

I trasporti di merci effettuate dal 1° luglio 1908 in servizio cumulativo colla linea Camposampiero-Montebelluna, sono da scritturarsi, da parte di tutte le stazioni della Rete, nei registri e nei riassunti del servizio cumulativo italiano di cui al punto II dell'articolo 2 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio Centrale IX, restando inteso che i trasporti di data anteriore al 1° luglio 1908, in arrivo alle stazioni della Rete dello Stato posteriormente alla data medesima, debbono trovar sede negli elaborati della *gestione stralcio* di cui all'Ordine di Servizio N. 78-1908.

Alla mezzanotte del 30 giugno 1908 la stazione di Fanzolo procederà alla chiusura delle contabilità delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani, telegrafo, merci, ecc., e le stazioni di Camposampiero, Castelfranco Veneto e Montebelluna cesseranno dal contabilizzare nella gestione di Stato i trasporti che eseguiscono in servizio locale di detta linea.

Per tutto quanto riguarda i trasporti iniziati in data anteriore al 1° luglio 1908, anche se pervenuti dopo tale data, e per tutte le altre partite riferibili al periodo anteriore al giorno suindicato, tutte le stazioni predette continueranno a tenere l'attuale gestione fino a quando non sarà estinta ogni rimanenza.

Gli elaborati relativi a tale cessata gestione dovranno continuare ad essere rassegnati, come attualmente, ai competenti Controlli (Stralcio).

I versamenti afferenti alla detta cessata gestione continuesanno pure ad essere effettuati, come praticano ora le citate stazioni, alla competente cassa di Bologna.

I pagamenti di assegni ed altri eventuali che le stazioni predette dovessero eseguire posteriormente al 30 giugno corrente per conto della cessata gestione, sono da effettuarsi esclusivamente coi fondi della gestione stessa, e qualora questi non bastassero al bisogno, esse stazioni sono tenute a richiedere le necessarie sovvenzioni alla Divisione del Movimento e Traffico della Direzione Compartimentale di Venezia, nei modi e nelle forme al riguardo prescritte dalla Istruzione N. 2-1906 del Servizio Centrale II e N. 22-1907 del Servizio Centrale IX.

Gli stampati, le tariffe, ecc. che le stazioni della ripetuta linea avessero in deposito al 30 corrente dovranno rimanere

in caricamento nella « Cessata gestione » salve le ulteriori disposizioni che al riguardo verranno a suo tempo impartite.

Col 1° luglio 1908 e secondo le disposizioni che verranno all'uopo emanate dalla Società Veneta, dalle stazioni della linea Camposampiero-Montebelluna dovrà essere iniziata la *nuova gestione* contabile per conto della Società medesima.

Per tutto quanto non è qui specialmente contemplato, le stazioni interessate riceveranno apposite istruzioni dagli uffici competenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 176.

(SERVIZIO IX)

Trasporti militari in conto corrente.

In seguito agli accordi intervenuti in data 18 aprile 1908 col Ministero della Guerra, dal 1° luglio 1908, tutti i trasporti dei materiali e dei generi di proprietà delle Amministrazioni militari verranno effettuati in *conto corrente*, e tutte le stazioni della Rete dovranno attenersi alle norme che al riguardo sono qui sotto indicate.

Conseguentemente col 30 giugno 1908 (salve le disposizioni transitorie di cui in fine del presente) detti trasporti cesseranno di essere eseguiti *a mezzo delle attuali imprese* e secondo le disposizioni di cui ai §§ dal 141 al 147 - Capo VI del Regolamento per l'applicazione della Convenzione 28 settembre 1882.

Nulla è innovato per quanto concerne i trasporti che verranno eseguiti *direttamente* dall'Amministrazione militare, con la presentazione delle richieste modello *C* parte 3ª.

Nel raccomandare ai Capi stazione la stretta osservanza delle dette norme, si fa loro obbligo di sorvegliare che sia usata la massima cura per la migliore utilizzazione del materiale ferroviario, nella manipolazione delle merci di spettanza delle Amministrazioni militari, e per il regolare inoltro dei trasporti.

1. — NATURA DEL SERVIZIO.

L' Amministrazione ferroviaria ha assunto l'obbligo di trasportare in *conto corrente* tutti i materiali ed i generi che effettivamente sono di proprietà delle Amministrazioni militari (compreso il pane) i veicoli, le polveri da guerra, le munizioni ed ogni altro preparato esplodente od infiammabile ammesso al trasporto per ferrovia.

Essa ha pure l'obbligo di eseguire il trasporto dei materiali di proprietà delle masse dei corpi, ed il materiale della « Croce Rossa Italiana » spedito per conto ed a spese delle Amministrazioni militari.

2. — RICHIESTA DI SPEDIZIONE.

La richiesta di spedizione che all'uopo deve essere presentata dall'Amministrazione militare è di due specie:

bianca mod. 444 - per i trasporti a carico del bilancio da guerra;

gialla mod. 445 - per i trasporti a carico delle masse dei Corpi o della Colonia Eritrea.

Dovranno essere presentate separate richieste di spedizione secondo che i trasporti debbano aver luogo a G. V. oppure a P. V. e separate richieste saranno pure da presentarsi:

a) per gli esplosivi della Cat. 11ª e per i materiali spediti con essi in quanto l'allegato 9 alle Tariffe e Condizioni pei trasporti consenta la comunanza di carico;

b) per gli esplosivi di ciascuna delle categorie 12ª, 13ª e 14ª sotto l'osservanza del precitato allegato 9;

c) per i veicoli e simili.

Per le spedizioni di paglia e di fieno deve sempre essere indicato se sono costituite da balle compresse a macchina (a vapore od a mano), ovvero se dette merci sono in balle non compresse o in semplici fastelli sciolti.

Per le casse vuote di legno greggio (nuove od usate) dovrà essere indicata la loro vera nomenclatura e l'uso cui sono destinate; ad esempio:

« Cassa vuota di legno greggio nuova (od usata) mod. 1883 pel trasporto di galletta ».

Per gli esplosivi dovrà essere indicata la precisa categoria cui appartengono.

Pei materiali che le tariffe ferroviarie considerano voluminosi rispetto al loro peso saranno indicati il volume ed i dati di misurazione da cui fu desunto.

Per la paglia ed il fieno, comunque compressi, debbono sempre essere esposti i dati di misurazione delle balle.

Per i veicoli, oltre al numero d'ordine secondo la tabella (Allegato 10 al Regolamento), occorre siano indicati:

a) se a 2 o 4 ruote;

b) se costituiti di avantreno e retrotreno;

c) se con timone o stanghe;

d) se vuoti;

e) se vuoti, ma con parti di ricambio ed accessori;

f) se carichi della dotazione regolamentare;

g) se hanno un carico eventuale, specificandone anche la natura ed il peso.

I veicoli adottati dopo la pubblicazione della tabella (allegato 10 al Regolamento) e fino a quando non vi siano compresi, dovranno essere specificati con norme eguali alle preaccennate.

Le diverse specie dei materiali fuori servizio o di rottami di metalli saranno consegnate in colli separati.

Se si tratta di rottami da spedire alla rinfusa, saranno fatte tante spedizioni quante sono le specie dei rottami, ciascuna corredata da separata richiesta.

Se i materiali *fuori servizio* sono destinati alla rifusione, le richieste di spedizioni saranno corredate da un certificato dell'Autorità militare comprovante che sono *inservibili e da rifondere*.

Per i trasporti di esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, che non si possano effettuare altrimenti che con treni merci ordinari, e che dovrebbero percorrere in tutto od in parte linee ferroviarie non servite da tali treni, l'Autorità militare mittente, dopo assunte informazioni presso la stazione circa i treni merci ordinari settimanali, specificherà sulla richiesta il mezzo con cui devono essere effettuati i trasporti stessi, cioè: se con treno

speciale, con l'eventuale treno merci settimanale, o per altra via, più lunga, servita da treni merci ordinari.

In mancanza di indicazioni, e quando il trasporto non possa aver luogo altrimenti che con treno speciale, le stazioni dovranno pretendere che ne sia fatta domanda sul documento ferroviario di trasporto per norma dell'ufficio di controllo.

Le richieste devono essere firmate da chi le rilascia e munite del bollo d'ufficio; se l'ufficio è sprovvisto del bollo, deve esservi praticata dal mittente apposita annotazione firmata.

Le diciture e le firme devono essere leggibili e tutte le correzioni e abrasioni devono essere sempre vidimate dall'Autorità militare

È assolutamente vietato agli agenti ferroviari di apportare correzioni od aggiunte alle indicazioni apposte dall'Autorità militare sulle richieste di spedizione dovendosi, a tale proposito, ogni qual volta sia necessario, seguire il procedimento sopra indicato.

3. — NOTA DI SPEDIZIONE E LETTERA DI PORTO.

L'Amministrazione militare dovrà altresì presentare, debitamente compilate le *note di spedizione* o le *lettere di porto*, secondo che il trasporto sia da effettuarsi a grande od a piccola velocità; in un unico esemplare pei trasporti in servizio interno della Rete, e nel numero indicato all'art. 10 per quelli in servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie, servendosi esclusivamente dei modelli stabiliti d'accordo col Ministero della Guerra. Le note di spedizione e le lettere di porto debbono essere rimesse alla stazione di partenza, all'atto della consegna dei materiali, corredate dalle richieste di spedizione e dalle eventuali note descrittive.

Le note di spedizione e le lettere di porto anzidette sono stampate su carta di color verde per la G. V. (mod. *I*-118) e su carta di color giallo per la P. V. (mod. *I*-119).

All'atto del ricevimento delle spedizioni, le stazioni devono assicurarsi che i materiali da trasportare corrispondano esattamente alle indicazioni dei relativi documenti di trasporto, che questi concordino fra loro e portino tutti i dati necessari per la retta applicazione delle tasse in sede di Controllo e, ove occorra, hanno l'obbligo di esporre: il numero e la portata dei carri

utilizzati (1), l'eventuale dichiarazione attestante la completa occupazione del vagone (2), il numero dei copertoni adoperati, le tasse per l'uso della grue, per il nolo dei copertoni, magazzinaggio, sosta, ecc.

Per le spedizioni a piccola velocita a vagone completo incombe l'obbligo all'autorità militare mittente di domandare nell'apposito spazio della lettera di porto, la portata del vagone occorrente.

Ogni nota di spedizione o lettera di porto deve riguardare un solo vagone ed una sola richiesta di spedizione; questa però può essere emessa dall'Autorità militare anche pei trasporti richiedenti più vagoni; nel qual caso in ciascuna delle diverse note di spedizione e lettere di porto, staccate per lo stesso trasporto, la stazione di partenza farà opportuno riferimento ed indicherà a quale di esse sarà allegata la relativa richiesta di spedizione.

4. — Eseguimento dei trasporti.

I trasporti militari in Conto corrente non dovranno mai essere posposti a quelli del pubblico nell'ordine d'inoltro.

Per quanto poi lo permetteranno le esigenze del servizio, si dovrà dare la preferenza ai trasporti stessi ogni qual volta si tratti di derrate alimentari (specialmente pasta, riso, lardo, zucchero e caffè) o di trasporti di qualsiasi materiale dichiarati *urgenti*.

La dichiarazione d'urgenza dovrà essere apposta dal Comandante del Presidio nello spazio della richiesta di spedizione a ciò riservato.

5. — Pesatura del materiale.

La stazione, al momento dell'accettazione dei colli, procede alla ricognizione del peso dichiarato e, se riscontra differenze in meno, semprechè il numero dei colli sia identico a quello indicato sui documenti di trasporto e la condizione dei colli

(1) Qualora, per ragioni di servizio vengano adoperati carri di portata superiore alle 8 tonnellate, le stazioni devono far risultare sul documento di trasporto la portata di quelli che sarebbero stati strettamente necessari.

(2) Veggasi comma *d)* § 11 del Regolamento pei trasporti militari.

stessi, lo stato dei piombi, dei suggelli siano ineccepibili, rettifica *in tutte lettere* sul documento ferroviario di trasporto il peso espostovi ed ha cura di rilasciare la ricevuta in partenza colla chiara e precisa indicazione del peso riconosciuto.

Le stazioni di partenza, di transito o di arrivo, qualora riscontrino un peso maggiore di quello dichiarato, praticano analoga annotazione, tenendo presente che, se le differenze eccedono la tolleranza d'uso, devono redigere anche il verbale di scoprimento o di accertamento abusi.

Tale verbale sarà da allegarsi alle nota di spedizione o alla lettera di porto.

Nella richiesta di spedizione, nelle eventuali note descrittive e nelle note di spedizione o lettere di porto, il peso deve essere espresso in chilogrammi o frazioni di chilogramma, ed analogo procedimento dovrà essere seguito nel caso occorresse di rettificare il peso.

6. — Carico e scarico.

Per le operazioni di carico e scarico dei veicoli e degli esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª valgono le norme stabi bilite dal *Regolamento pei trasporti militari* (§§ 83 e 94).

Quando però l'Amministrazione militare chieda di eseguire una od entrambe delle dette operazioni per merci spedite a vagone completo, la cui manipolazione è lasciata in facoltà delle parti o dal citato *Regolamento* o dalle *Tariffe e condizioni pei trasporti* (secondo che l'uno o le altre siano applicabili alla specie) la stazione dovrà rettificare la relativa indicazione *Amministrazione* stampata sulla lettera di porto, apponendovi invece quella di *mittente* o di *destinatario*.

Ugualmente si dovrà praticare per le spedizioni di veicoli di cui al primo capoverso del presente articolo.

Per gli scali marittimi in cui le operazioni di carico e scarico sono riservate alla ferrovia, che ne ha preventivamente fissata la tassa nell'allegato 8 alle *Tariffe e condizioni*, le operazioni stesse, anche per i trasporti militari in conto corrente, sono di competenza dell'Amministrazione ferroviaria.

In quegli scali invece dove le dette operazioni sono lasciate alle parti, queste, di regola, e senz'uopo di richiesta apposita, saranno eseguite a cura della Ferrovia. Non saranno invece

eseguite dalla ferrovia le operazioni che, giusta le prescrizioni in vigore, le autorità militari intendessero e potessero fare direttamente e per le quali apponessero, sul documento di trasporto, apposita annotazione.

7. — Scritturazione e tassazione dei trasporti.

In partenza, le registrazioni e così pure le scritturazioni nei riassunti devono aver luogo secondo le norme in vigore per i trasporti ordinari, salvo che di contro ai rispettivi estremi di spedizione le stazioni esporranno, in luogo delle tasse, l'indicazione *trasporto militare in conto corrente* anche in forma abbreviata (T. M. C. C.).

La registrazione sui registri degli arrivi è pure da eseguirsi secondo le norme ordinarie contrapponendo a ciascuna registrazione l'anzidetta annotazione; mentre sui riassunti degli arrivi i trasporti in parola devono invece essere inscritti, in gruppo a parte e per ordine alfabetico di stazioni di partenza, dopo quelli dei trasporti privative in conto corrente, sotto l'indicazione in caratteri appariscenti: *Trasporti militari in conto corrente.*

8. — Riconsegna dei trasporti.

Come si è detto all'articolo 1, dal 1° luglio 1908, le attuali imprese cesseranno di avere ingerenza nell'inseguimento dei trasporti militari, epperò le stazioni dovranno, da quella data, astenersi assolutamente dal richiedere per la riconsegna dei trasporti, l'intervento delle imprese o dei loro rappresentanti.

Potendo l'Amministrazione militare ricorrere in taluni presidi all'opera di spedizionieri per lo svincolo dei trasporti, le stazioni potranno farne a questi la consegna sempre quando la ditta incaricata sia stata fatta precedentemente conoscere dal Comando del presidio con lettera d'ufficio

La stazione destinataria, servendosi del modello prescritto, darà immediatamente avviso dell'arrivo della merce direttamente all'autorità militare cui è destinata.

Le lettere d'avviso d'arrivo dei trasporti devono sempre essere recapitate dagli agenti della stazione, ritirandone ricevuta nell'apposito libro; si spediranno invece per mezzo della

posta allorquando l'Autorità militare ricevente non abbia sede nel luogo.

All'atto dello svincolo delle merci, che deve aver luogo colle modalità e cautele prescritte dalle speciali disposizioni al riguardo, i trasporti vanno scritturati sul registro di uscita modello *I*-407 ed inoltre la stazione dovrà richiedere la firma di ricevuta anche a tergo della richiesta di spedizione, nello spazio a ciò riservato.

In quelle località in cui l'Amministrazione militare si servisse per lo svincolo delle merci dell'opera di terzi, la dichiarazione di ricevuta a tergo della richiesta di spedizione potrà essere apposta posteriormente allo svincolo stesso a cura dell'Autorità militare destinataria.

Qualora però questa ritardi nell'adempiere a tale formalità, e ciò possa intralciare la regolare trasmissione della contabilità all'Ufficio di controllo, le stazioni invieranno egualmente a quest'ultimo le richieste anche se non siano state quitanzate.

9. — Trasporti militari in conto corrente in servizio cumulativo colle ferrovie secondarie.

I trasporti da e per le ferrovie secondarie sotto indicate possono pure essere eseguiti in conto corrente e cioè senza pagamento immediato delle tasse di porto da parte dell'Amministrazione militare; però agli effetti della scritturazione ai transiti i trasporti stessi devono essere considerati in *affrancato* se diretti a stazioni delle ferrovie secondarie, ed in *assegnato* quelli in provenienza dalle medesime.

Società Veneta.
Ferrovie Nord Milano.
Ferrovie del Ticino.
Ferrovie di Reggio Emilia.
Ferrovia Suzzara-Ferrara.
Ferrovia elettrica di Valle Brembana.
Ferrovia Alta Valtellina.
Ferrovia Mandela-Subiaco.
Ferrovia Varese-Porto Ceresio.
Ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.
Ferrovia Roma-Albano-Nettuno.
Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie.
Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

10. — Documenti di trasporto e richieste di spedizione.

Come pei trasporti ordinari, quelli militari in conto corrente provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato dovranno giungere ai transiti interni accompagnati da due documenti di trasporto, uno da trattenersi per essere inviato al competente Controllo Prodotti insieme al riassunto arrivi, e l'altro, da farsi proseguire colla merce fino a destinazione.

Al documento di trasporto da inviarsi al Controllo Prodotti deve essere allegata anche la richiesta di spedizione.

Anche per tutti i trasporti provenienti dalle Amministrazioni secondarie i transiti dovranno trattenere e trasmettere al Controllo dell'Amministrazione speditrice un esemplare dei documenti di trasporto, mentre l'altro, con allegata la richiesta di spedizione, sarà fatto proseguire fino a destino.

I trasporti da una all'altra delle Amministrazioni secondarie, in transito sulle ferrovie dello Stato, dovranno giungere al 1° transito scortati da tre esemplari dei documenti di trasporto, uno dei quali sarà dal transito stesso inviato all'Amministrazione speditrice; degli altri due, che debbono essere fatti proseguire fino al 2° transito, uno verrà trattenuto e trasmesso dal detto secondo transito al competente Controllo Prodotti delle Ferrovie dello Stato con la relativa richiesta di spedizione e l'altro sarà lasciato proseguire colla merce fino a destinazione.

In tutto il resto i transiti interni dovranno regolarsi secondo le norme stabilite dall'art. 4 dell'Ordine di Servizio N° 75/1908.

11. — Tassazione e scritturazione dei trasporti.

Quantunque i trasporti siano eseguiti in conto corrente, tuttavia i transiti interni debbono stabilire ed esporre sui documenti il credito spettante alle ferrovie secondarie in base alle tariffe militari, tenendo presente le disposizioni del relativo Regolamento nonchè le norme delle Convenzioni pel servizio cumulativo con le singole Amministrazioni secondarie.

Per la scritturazione, i transiti anzidetti, tanto per le spedizioni quanto per gli arrivi, dovranno regolarsi conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 5, 6, 7, 8, 10 e 14 dell'Ordine di servizio succitato.

Sui riassunti arrivi però i detti trasporti dovranno essere scritturati in gruppo a parte e per ordine alfabetico di stazione di partenza, sotto l'indicazione in carattere appariscente «*Trasporti militari in conto corrente*».

In quanto non sia diversamente disposto dal presente Ordine di Servizio valgono le norme e condizioni pei trasporti militari effettuati sotto il regime della Convenzione 28 settembre 1882, nonchè quelle in vigore pei trasporti del pubblico.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Poichè a tutto il 30 corrente le Autorità militari potranno ordinare alle attuali imprese di eseguire trasporti secondo le norme di cui ai §§ dal 141 al 147, Capo VI del Regolamento per l'applicazioae della Convenzione 28 settembre 1882, le stazioni, qualunque sia la data d'arrivo dei trasporti stessi, li rimetteranno per la consegna ai rappresentanti delle dette imprese.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 177.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-svizzero
(Vedi Ordine di Servizio N. 144-1908).

Col 1° luglio 1908 la stazione di *Crescentino* viene ammessa alla tariffa eccezionale N. I P. V. (Cereali) del servizio diretto italo-svizzero, coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 1.			
		a		b	
		10 tonn.	50 tonn.	10 tonn.	50 tonn.
Crescentino	Chiasso	0.94	0.94	—	—
	Pino	0.92	0.92	—	—
	Iselle	0.98	0.98	—	—

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi sarà da annotarsi a suo posto a pag. 233 della detta tariffa italo-svizzera (15° Supplemento).

In seguito ad informazioni pervenute dalle ferrovie svizzere, si avverte che col 17 giugno 1908 la stazione di St. Sulpice è stata ammessa alla eccezionale N. 19 P. V. (marmi, pietre e terre) per trasporti a vagone completo di almeno 10,000 Kg. coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale n. 19 P. V.

		a	*b*
St. Sulpice	Chiasso	2.14	1.53
	Pino	1.95	1.40
	Iselle	1.46	0.99

Di quanto sopra dovrà pure prendersi nota a pag. 425 del citato 15° Supplemento alla tariffa italo-svizzera.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 178.

(SERVIZIO IX)

Servizio cumulativo colle Ferrovie Roma-Albano-Nettuno; Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio.

(Vedi Ordini generali N. 7, 8 e 9 - 1908).

Col 30 giugno 1908 le Ferrovie dello Stato cessano dall'eseguire il controllo dei prodotti per conto e nell'interesse delle Ferrovie suddette il cui esercizio fino dal 1° aprile u. s. è stato assunto dalle rispettive Società concessionarie.

Pertanto, a datare dal 1° luglio 1908, andranno in vigore le seguenti norme:

GESTIONE CONTABILE AI TRANSITI. — Nelle Stazioni di *Roma Trastevere, Viterbo Porta Fiorentina, Roma Termini, Cecchina e Varese* rispettivamente di transito colle Ferrovie *Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno, e Varese-Porto Ceresio,* viene istituita per i trasporti di merci la gestione contabile di transito, la quale dovrà iniziare le proprie scritturazioni pei trasporti, in ambo i sensi *aventi data dal 1° luglio 1908.*

Per l'eseguimento delle operazioni concernenti tale gestione, le citate stazioni dovranno attenersi all'Ordine di Servizio N. 75-1908 nella parte che riguarda i transiti contabili

interni, nonchè alle istruzioni di dettaglio che verranno all'uopo impartite.

I nomi delle sopraindicate stazioni di transito e delle ferrovie a contatto dovranno essere aggiunti nell'art. 3 del citato Ordine di di Servizio.

Documenti di trasporto. — Le note di spedizione o le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate nel trasporto.

Scritturazioni dei trasporti. — I trasporti di merci effettuati dal 1° luglio 1908 in servizio cumulativo colle Ferrovie *Roma-Ronciglione-Viterbo*, *Roma-Albano-Nettuno* e *Varese-Porto Ceresio* saranno da scritturarsi, da parte di tutte le stazioni della Rete, nei registri e nei riassunti del servizio cumulativo italiano di cui al punto II dell'art. 2 della Istruzione N. 21-1907 del Servizio Centrale IX, restando inteso che i trasporti di data anteriore al 1° luglio 1908, in arrivo alle stazioni della Rete dello Stato posteriormente alla data medesima, debbono trovar sede negli elaborati della *gestione stralcio* di cui all'Ordine di Servizio N. 78-1908.

Chiusura dei conti e « cessata gestione Stato ». — Alla mezzanotte del 30 giugno 1908 le stazioni delle menzionate ferrovie *Roma-Ronciglione-Viterbo*, *Roma-Albano-Nettuno* e *Varese-Porto Ceresio*, e le Agenzie di Roma procederanno alla chiusura delle contabilità delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani, telegrafo, merci, ecc.

Per tutto quanto riguarda i trasporti iniziati in data anteriore al 1° luglio 1908, anche se pervenuti dopo tale data, e per tutte le altre partite riferibili al periodo anteriore al giorno suindicato, le stazioni delle ferrovie predette continueranno a tenere l'attuale gestione fino a quando non sarà estinta ogni rimanenza.

Gli elaborati contabili relativi a tale *cessata gestione Stato* dovranno continuare ad essere rassegnati, come attualmente, ai competenti Controlli (Stralcio) delle Ferrovie dello Stato.

Versamenti. — I versamenti afferenti alla detta *cessata gestione Stato* continueranno pure ad essere effettuati, come praticano ora le stazioni delle citate Ferrovie, *Roma-Ronciglione-Viterbo*, *Roma-Albano-Nettuno* e *Varese Porto Ceresio*

alla competente Cassa delle Ferrovie dello Stato, rispettivamente di Roma e Milano.

PAGAMENTI. — I pagamenti di assegni od altri eventuali che le stazioni delle ripetute ferrovie *Roma-Ronciglione Viterbo, Roma-Albano-Nettuno* a *Varese Porto Ceresio* dovessero eseguire posteriormente al 30 giugno corrente per conto della *cessata gestione Stato* sono da effettuarsi esclusivamente coi fondi della gestione stessa e qualora questi non bastassero al bisogno, le stazioni predette sono tenute a richiedere le necessarie sovvenzioni rispettivamente alle Divisioni del Movimento e Traffico di Roma o Milano, nei modi e nelle forme al riguardo prescritte dalla Istruzione N. 2-1906 del Servizio Centrale II e N. 22-1907 del Servizio Centrale IX.

STAMPATI E TARIFFE, ECC., PER LA VENDITA. — Gli stampati, le tariffe, ecc., che le stazioni delle ripetute ferrovie avessero in deposito al 30 giugno 1908 dovranno rimanere in caricamento nella *cessata gestione Stato* salve le ulteriori disposizioni che al riguardo verranno a suo tempo impartite.

NUOVA GESTIONE. — Col 1° luglio 1908 e secondo le disposizioni che verranno all'uopo emanate dalle Società esercenti; dalle stazioni *Roma-Ronciglione-Viterbo, Roma-Albano-Nettuno* e *Varese Porto Ceresio* dovrà essere iniziata la *nuova gestione* contabile per conto delle Società medesime.

Per tutto quanto non è qui specialmente contemplato, le stazioni e le Agenzie interessate riceveranno apposite istruzioni dagli Uffici competenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 179.

(SERVIZIO XI)

Attivazione di uno sparallarmi sistema Scartazzi-Opessi a sussidio del segnale di protezione verso Mignanego della stazione di S. Quirico sulla linea Succursale di Giovi.

A partire dal treno 69 dal giorno 1° luglio 1908, verrà attivato uno sparallarmi sistema Scartazzi-Opessi nella galleria Poggio, posta fra le stazioni di Mignanego e S. Quirico, a sussidio

Aggiunte e modificazioni
al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 24 e 31 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità — Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Numerario e preziosi — Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Merci in genere — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Piccola Velocità — Merci in genere — Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	OSSERVAZIONI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Pescina.	0.10	—	—	—	0.40	0.70	0.30	0.40	0.70	0.30	0.30	
id. per S. Benedetto .	0.10	—	—	—	0.80	1.10	0.60	0.80	1.10	0.60	0.60	
id. per Venere . . .	0.10	—	—	—	0.80	1.10	0.60	0.80	1.10	0.60	0.60	
id. per Gioia dei Marsi	0.10	—	—	—	1.20	1.50	0.90	1.20	1.50	0.90	0.90	
id. per Ortucchio . .	0.10	—	—	—	1.20	1.50	0.90	1.20	1.50	0.90	0.90	
id. per Lecce dei Marsi	0.10	—	—	—	1.40	1.60	1.00	1.40	1.60	1.—	1.—	
Vado.	0.10	—	0.10	0.15	0.25	0.45	0.25	0.20	0.40	0.15	0.20	

nelle pagine 12, 16, 20, 21 e 28 sostituire con le seguenti le attuali indicazioni per le località sotto designate:

LOCALITÀ	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Bergamo (**).	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.70	0.30	0.25	0.70	0.25	0.25	Per le merci ed oggetti da prendersi o recapitarsi a domicilio nella parte alta della città le tasse saranno raddoppiate. Qualora la tassa raddoppiata

[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Gli stessi prezzi sono applicati ai trasporti provenienti dalla Ferrovia Cremona-Borgo San Donnino od a destinazione della medesima.
(*) Lecco (**).	0.10	—	0.30	0.20	0.25	0.60	0.15	0.20	0.60	0.20	0.20	
(*) Modena (4)	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.60	0.25	0.25	0.60	0.15	0.25	
(*) Salerno.	(3) 0.15	—	0.20	0.10	0.15	0.75	0.30	0.30	0.75	0.15	0.30	

Nella pag. 12: depennare l'indicazione della località di **Bagheria** ed il corrispondente prezzo di 0.15 esposto nella colonna 2.

» » 14: depennare le indicazioni delle località di **Canelli** e di **Capua** ed i relativi prezzi.

» » 16: esporre in calce la seguente nota:

(3) Per le damigiane di vetro contenenti liquidi d'ogni sorta e per tutti i recipienti vuoti (casse, barili, botti, cesti, damigiane e fiaschi) il prezzo sarà doppio di quello stabilito per le merci in genere.

» » 21: esporre in calce le seguenti note:

(3) Si esige la provvigione di L. 0.05 per le operazioni di dazio-consumo.

(4) Per le spedizioni superanti il peso di kg. 50 da levarsi o da rendersi a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, se trattasi di trasporti a G. V. la tassa sarà raddoppiata e per la P. V. sarà invece aumentata del 30 %.

Per le damigiane di vetro contenenti liquidi d'ogni sorta e per tutti i recipienti vuoti (casse, barili, ceste, damigiane e fiaschi) il prezzo sarà doppio di quello stabilito per le merci in genere.

» » 21: depennare le indicazioni delle località di **Massa** e di **Milazzo** ed i relativi prezzi.

» » 21: depennare il prezzo di L. 0.15 esposto nella colonna 2 in corrispondenza di **Messina** ed esporre invece il prezzo di L. 0.30 nella colonna 3.

» » 23 esporre per **Palermo** i richiami (*) e (3) ed in calce alla pagina trascrivere la seguente nota;

(3) Il servizio è obbligatorio entro i seguenti limiti: foro Umberto I, Via Cala, Via Castello, Piazza XIII vittime (Via Alessandro Volta), Via Francesco Crispi, Piazza Ucciardone, linea ferroviaria di circumvallazione fino all'incontro della Via Olivuzza, Via Olivuzza, Via Guglielmo il Buono, Piazza Ingastone, Via Colonna Rotta, Piazza Indipendenza (Via Denisinni fino alla Piazza Denisinni) Via Cappuccini e Corso Calatafimi fino all'Albergo delle Povere, Corso Pietro Pisani (fino a Casa Villabianca) Piazza degli Orleans, Corso Tuchery (Via Vespri fino alla VI casa), Porta S. Antonino (Via Oreto e traverse laterali) Porta Garibaldi, Corso dei Mille (e traverse laterali fino all'incontro della Via Tiro Nazionale) Via Tiro Nazionale, Piazza del Gazometro.

Per le spedizioni da prendersi o rendersi a domicilio in località poste oltre il detto perimetro i prezzi saranno raddoppiati.

» » 25: depennare l'indicazione della località di **Potenza Inferiore** ed relativi prezzi.

» » 30: sotto al prezzo di L. 0.15 nella colonna 2 in corrispondenza delle stazioni di **Torino** Dora, P. N. e P. S. esporre il richiamo (3) alla seguente nota da trascrivere in calce alla pagina:

(3) Si esige la provvigione di L. 0.10 per le operazioni di dazio-consumo.

» » 32: depennare l'indicazione della località di **Vittoria** ed il corrispondente prezzo di L. 0.15.

» » 54: depennare gli ultimi sette prezzi per **Castelvetrano**, riguardanti le merci a G. V. e P. V.

Depennare le indicazioni delle località di **Balestrate, Campobello di Mazara** e **Partinico** nonchè i relativi prezzi.

Errata-corrige.

A pag. 38 corregere in L. 1,40 e L. 1,50 rispettivamente i prezzi di L. 1,20 e di L. 1,40 esposti per la presa e la consegna a domicilio dei pacchi ferroviali fra la stazione di Varallo Sesia e le località di Rimella, Madonna e Rassa, e fra la stazione stessa e le località di Rima, Riva, Carcoforo, Alagna e Vogna.

del segnale di fermata assoluta di protezione verso Mignanego della stazione di S. Quirico.

Detto sparallarmi trovasi alla progressiva 6794 e cioè a metri 71 avanti il segnale di prima categoria che deve sussidiare.

In conseguenza di tale attivazione dovrà cessare la posa a mano dei petardi a sussidio del segnale stesso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 121.

(SERVIZIO VIII)

Modificazioni al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio.
(Vedi Circolare N. 97-1908)

A datare dal 1° luglio 1908 avranno effetto alcune varianti nelle tariffe pei trasporti a domicilio a Bergamo, Cremona, Lecco, Messina, Modena, Palermo Centrale e Porto, Salerno e Torino.

In conseguenza di ciò, dovranno apportarsi, per dette località, le modificazioni al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio (edizione Gennaio 1907) risultanti dall'allegato foglio di aggiunte e modificazioni.

It Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 122.

(SERVIZIO VIII)

Apertura dell'Agenzia di Città di Pescina.

A datare dal 1° luglio 1908, verrà aperta l'Agenzia di Città di Pescina ed istituito il servizio di presa e di consegna delle merci a domicilio fra la stazione di Pescina, la località

omonima e quelle limitrofe di S. Benedetto, Venere, Gioia dei Marsi, Ortucchio e Lecce dei Marsi, ai prezzi indicati nell' allegato foglio che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 123.

(SERVIZIO VIII)

Attivazione del servizio trasporti a domicilio a Vado.

A datare dal 1° luglio 1908 verrà attivato il servizio di presa e di consegna a domicilio del numerario e delle merci fra la stazione di Vado e la località omonima, ai prezzi indicati nell'unito foglio che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 124.

(SERVIZIO VIII)

Chiusura dell'Agenzia di Città di Capua.

A datare dal 1° luglio 1908 cesserà di funzionare l'Agenzia di Città di Capua e conseguentemente sarà soppresso il servizio di presa e di consegna a domicilio del numerario e delle merci fra la stazione e la città di Capua.

Come è detto nell'allegato foglio dovranno depennarsi dal Prontuario-Tariffe le indicazioni relative a tale località.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 125.

(SERVIZIO VIII)

Chiusura dell'Agenzia di Città di Massa.

A datare dal 1° luglio 1908 cesserà di funzionare l'Agenzia di Città di Massa e conseguentemente sarà soppresso il servizio di presa e consegna a domicilio del numerario e delle merci fra la stazione e la città di Massa.

Come è detto nell'allegato foglio dovranno depennarsi dal Prontuario-Tariffe le indicazioni relative a tale località.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 126.

(SERVIZIO VIII)

Chiusura dell'Agenzia di Città di Potenza Inferiore.

A datare dal 1° luglio 1908 cesserà di funzionare l'Agenzia di Città di Potenza Inferiore e conseguentemente sarà soppresso il servizio di presa e di consegna a domicilio del numerario e delle merci fra la stazione di Potenza Inferiore e la città di Potenza.

Come è detto nell'allegato foglio dovranno depennarsi dal Prontuario-Tariffe le indicazioni relative alla stazione di Potenza Inferiore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 127.

(SERVIZIO VIII)

Soppressione del servizio trasporti a domicilio a Canelli.

A datare dal 1° luglio 1908 sarà soppresso il servizio di presa e di consegna a domicilio del numerario e delle merci fra la stazione di Canelli e la località omonima.

Come è detto nell'allegato foglio dovranno depennarsi dal Prontuario-Tariffe le indicazioni relative a tale località.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 128.

(Servizio VIII)

Limitazione nel servizio trasporti a domicilio a Castelvetrano.

A datare dal 1° luglio 1908 sarà soppresso a Castelvetrano (linea Palermo-Marsala-Trapani) il servizio di presa e consegna a domicilio delle merci a G. V. e a P. V., che pertanto verrà limitato alla sola presa e consegna a domicilio dei pacchi ferroviali al prezzo di L. 0.15 per spedizione.

In conseguenza dovranno apportarsi al Prontuario–Tariffe le modificazioni per tale località risultanti dall'allegato foglio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 129.

(Servizio VIII)

Soppressione del servizio trasporti a domicilio a Bagheria, Milazzo, Vittoria, Balestrate, Campobello e Partinico.

A datare dal 1° luglio 1908 cesserà di funzionare il servizio di consegna a domicilio delle spedizioni dei pacchi ferroviali fra le stazioni di Bagheria, Milazzo, Vittoria, Balestrate, Campobello di Mazara e Partinico e le località omonime, le quali dovranno quindi depennarsi dal Prontuario-Tariffe come è detto nell'allegato foglio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 120.

(Servizio VIII)

I Congresso Internazionale di Urologia in Parigi.

In occasione del Congresso sovraindicato devono essere accordati, a favore dei congressisti i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 settembre al 2 ottobre 1908;
Ritorno: dal 1° al 10 ottobre 1908.

L'applicazione dei ribassi della Concessione speciale I, si intende ammessa pei viaggi dei congressisti provenienti dall'Italia *in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine Generale N. 12-1908 (Bollettino N. 22) - Nell'elenco della Circoscrizione dei riparti del Movimento e Traffico, a pag. 449 nei limiti del reparto di Arona, invece di « *Luino* » leggasi: « *Pino* »;
a pag. 453 nei limiti del riparto di Caltanisetta, invece di S. Caterina (*e*), leggasi: S. Caterina (*c*), ed al riparto di Catania invece di S. Caterina (*c*) leggasi: S. Caterina (*e*).